26. O. 6.
74/4/20

L'Évolution des Moyens de Transport

Ouvrages du Vte Georges d'Avenel

Les Français de mon temps. 1 vol. in-18 (1904). 50e mille. (Collec. Nelson.)

Richelieu et la Monarchie absolue (Ouvrage couronné par l'Académie française. — GRAND PRIX GOBERT, 1889). 1 vol. in-8, 2e édition :

Le Roi et la Constitution. — La noblesse et sa décadence. — Administration générale (Finances, Armée, Marine, Cultes, Justice). — Administration provinciale. — Administration communale.

Le Nivellement des jouissances. 1 vol. in-18, 5e mille (Flammarion).

Découvertes d'Histoire sociale. 1 vol. in-18, 6e mille (Flammarion).

La Fortune privée à travers sept siècles, 3e édition. — L'Argent. — La Terre. 1 vol. in-18 jésus (1895).

Paysans et ouvriers depuis sept cents ans, 5e édition. (Salaires et Dépenses.) 1 vol. in-18 (1899).

Les Riches depuis sept cents ans (Revenus et bénéfices. — Appointements et honoraires). 1 vol. in-18 (1909).

Histoire économique de la propriété, des salaires, des denrées et de tous les prix en général, *depuis l'an 1200 jusqu'à l'an 1800* (Ouvrage auquel ont été décernés par l'Académie des Sciences morales et politiques les *deux prix Rossi* de 1890 et de 1892). 6 vol. grand in-8, publiés sous les auspices du Ministère de l'Instruction publique (Imprimerie nationale). En vente chez Leroux.

Le Mécanisme de la vie moderne (*Complet* en 5 vol. in-18). (A. Colin).

1re série, 5e édition : Les magasins de nouveautés. — L'industrie du fer. — Les magasins d'alimentation. — Les établissements de crédit. — Le travail des vins.

2e série, 4e édition : Le papier. — L'éclairage. — Les compagnies de navigation. — La soie. — Les assurances sur la vie.

3e série, 4e édition : La maison parisienne. — L'alcool et les liqueurs. — Le chauffage. — Les courses.

4e série, 3e édition : L'habillement féminin. — La publicité. — Le théâtre. — Le prêt populaire.

5e série : Les grandes hôtelleries. — La bourse. — Les transports urbains. — Porcelaines et faïences. — Tapis et tapisseries.

La Noblesse française sous Richelieu. 1 vol. in-18 (1901).

Prêtres, Soldats et Juges sous Richelieu. 1 vol. in-18 (1907).

Aux États-Unis (*Les Champs — les Affaires — les Idées*). In-18 (1908). (3e édition.)

La Réforme administrative. 1 vol. in-18 (1891).

Lettres du cardinal Mazarin *pendant son ministère* (suite de la publication commencée par M. Chéruel, dans la *Collection des documents inédits sur l'Histoire de France*); les tomes VII, VIII et IX. Imprimerie nationale (1893-1905).

Les Évêques et Archevêques de Paris, *depuis saint Denis jusqu'à nos jours, avec des documents inédits.* 2 vol. in-8 (1876).

A 9513ev

Bibliothèque de Philosophie scientifique

Vte GEORGES D'AVENEL

L'Évolution des Moyens de Transport

VOYAGEURS — LETTRES — MARCHANDISES

159847
7/3/21

PARIS
ERNEST FLAMMARION, ÉDITEUR
26, RUE RACINE, 26

1919

Tous droits de traduction, d'adaptation et de reproduction réservés pour tous les pays.

Droits de traduction et de reproduction réservés
pour tous les pays.
Copyright 1919,
by Ernest Flammarion

PRÉFACE

Quelle est l'importance de nos conquêtes ? — Notre vitesse comparée à celle du courant électrique. — Le plaisir de ceux qui passent et de ceux qui demeurent. — La rapidité de transmission n'a pas augmenté la qualité et le nombre des « idées ». — Les grands courants d'autrefois ; la Révolution française s'est accomplie très vite sans moyens de transports. — Pour les voyageurs et les correspondances, le résultat des organismes nouveaux n'est pas proportionné à la valeur propre des découvertes géniales en cette matière. — La révolution la plus profonde est celle de la mobilité nouvelle des marchandises, hier inertes et attachées au sol. — Le développement récent des communications profite surtout aux classes populaires. — Cependant le « progrès » en général n'agit pas nécessairement en faveur de la foule. — L'évolution des moyens de transport, jusqu'au milieu du XIXe siècle, cinquante ans après la Révolution avait *accru* plutôt que *diminué* l'écart entre les conditions. — Nouvelle preuve que la liberté politique ou les succès militaires sont indépendants des phénomènes économiques.

Nous allons plus vite, plus loin, à moins de frais et plus aisément que nos pères. Nous en

sommes fiers et avec raison ; cette victoire sur la matière est le résultat d'un immense effort, et l'homme vaut surtout par l'effort. Mais il ne faut pas exagérer l'importance de nos conquêtes : nous ne saurions aller bien loin, bornés comme nous le sommes, forcés jusqu'ici de faire uniquement le tour de notre petite planète ; capables seulement d'en gratter l'écorce et, depuis hier, de voleter alentour, sans pouvoir ni en pénétrer l'intérieur, ni nous évader dans l'espace de plus de quelques milliers de mètres, à l'attache et prisonniers de l'atmosphère, sous peine de mort.

Quant à notre vitesse, elle n'est « grande » aujourd'hui que par rapport à celle des siècles passés ; en soi, elle demeure médiocre, bien que nous allions « comme le vent ». Mais si nous comparons la marche de l'aéroplane et du train que nous appelons « rapide, » je ne dis pas avec celle de l'éclair dans le ciel, mais simplement avec celle du courant électrique qui transporte nos dépêches en Amérique, le « cent-vingt à l'heure » deviendra une allure de tortue, et nous ne verrons plus qu'une différence tout à fait insignifiante entre la vitesse du piéton, celle du cavalier et celle de la locomotive. Rien ne prouve d'ailleurs qu'il nous agréerait longtemps de faire, avec la rapidité de la foudre, des voyages

inter-astraux. Peut-être s'en dégoûterait-on.

Il est charmant d'aller plus vite que l'on n'allait la veille, mais le charme dure juste le temps qu'il faut pour s'accoutumer à cette vitesse nouvelle. Comme le mouvement, l'immobilité a ses plaisirs, non seulement aussi vrais, — tous les plaisirs sont « vrais, » du moment qu'on les ressent, — mais aussi grands. L'automobile, en traversant il y a vingt ans un village écarté de la Basse-Bretagne, dérangeait la noce rurale massée sous de grands ormes sur la place de l'Église au carrefour de trois chemins. Les gens de la noce s'amusaient à regarder les gens de l'auto et leur véhicule encore ignoré; les gens de l'auto se plaisaient à voir les costumes pittoresques des gars, les mitres de dentelles des filles avec leurs collerettes échancrées sur les épaules à la Marie Stuart. Mais qui des deux groupes avait le plus de plaisir, ceux qui demeuraient ou ceux qui passaient?

Depuis cent ans, en ce domaine des transports, de prodigieuses inventions ont vu le jour; elles ont accru la rapidité de transmission de l'écriture et de la parole; elles n'ont pas augmenté la qualité ou le nombre des « idées ». Le monde des idées, obéissant à des forces mystérieuses, tout indépendantes du monde matériel,

dispose quand il le faut de courants d'une nature particulière pour la prompte diffusion des systèmes, des opinions ou des découvertes. De grands mouvements politiques, religieux, scientifiques même ou économiques, se sont produits avec autant de soudaineté dans le passé, et les idées ont fusé de cerveau en cerveau, au XVIe siècle ou au XVIIIe, aussi vite qu'elles se répandent en notre siècle de téléphone et de radiotélégraphie.

Si la Révolution française, au lieu d'être contemporaine des diligences et des courriers bi-hebdomadaires, s'était accomplie, par exemple, il y a une quinzaine d'années, il ne manquerait pas d'historiens futurs pour soutenir qu'un régime aussi solide que l'ancienne monarchie n'aurait pu s'effondrer en quelques semaines sur l'ensemble du territoire, en un temps où les chemins de fer, les dépêches électriques et les journaux à un sou auraient rendu possible un pareil événement.

Pour les riches contemporains, clients habituels du télégraphe, abonnés aux téléphones urbains et ruraux, le bon marché des timbres les touche peu ; ce chapitre de leur budget est quatre ou cinq fois plus élevé qu'au temps où le port des lettres coûtait quatre ou cinq fois plus

cher. Des seigneurs, sous Louis XV, ne dépensaient pas 150 francs par an de ce chef et de gros bourgeois déboursaient à peine 50 francs.

La lettre portée par la vapeur, la phrase écrite au bout d'un fil, ou même sans fil, à travers l'espace par un courant électrique, la conversation de deux interlocuteurs éloignés de quinze cents kilomètres, ces phénomènes, qui passeraient pour invraisemblables, si nous n'en usions tous les jours, sont encore « aimés pour eux-mêmes » par des créatures moins blasées : un Chinois, un Sénégalais, se payent cinq francs de chemin de fer pour aller n'importe où et revenir, sans descendre, comme les enfants se payent deux sous de chevaux de bois et, pour les Arabes d'Algérie, le téléphone est un jouet si amusant qu'ils en usent pour le plaisir et qu'on a peine à les en arracher.

Nous autres, Européens, si nous dégageons des appels téléphoniques superflus, des télégrammes inutiles et de ce fatras de papiers indifférents qu'apporte le facteur, les quelques lettres vraiment agréables ou nécessaires, nous constaterons que celles-là nos pères, pour les recevoir moins vite, les recevaient aussi il y a soixante-dix ans ; que, par conséquent, le résultat positif des organismes nouveaux sur les rela-

tions humaines n'est pas *proportionné à la valeur propre* de ces découvertes géniales qui honorent si fort l'esprit humain.

Mais ce qui est vrai pour les voyageurs et les correspondances déjà transportés autrefois, bien que lentement, ne l'est pas pour les marchandises, hier inertes, que leur volume et leur poids semblaient, depuis l'origine du monde, attacher inexorablement au sol. La mobilité nouvelle des choses, ses conséquences sur la mentalité des gens, constitue une révolution, plus profonde que toutes les autres.

Si l'attrait du voyage s'atténue, objectivement, parce que la couleur locale s'efface et que le monde s'uniformise, le voyageur, subjectivement, en jouit moins à mesure qu'il multiplie ses pérégrinations. Il n'est plus rien de neuf pour lui, soit qu'il revoie souvent les mêmes aspects, soit que les nouveautés ne semblent point telles à ses yeux lassés. A ceux que l'on nomme les « heureux de ce monde, » les bienséances ou les affaires imposent beaucoup de déplacements en chemins de fer, fastidieux et fatigants, dont ils n'étaient pas tenus lorsque les distances ne permettaient pas de les effectuer en poste ou en diligence. La facilité même des communications crée ainsi aux modernes des ennuis auxquels les anciens

n'étaient point soumis. Pour le petit groupe d'oisifs aisés qui n'ont d'autre ambition que de « tuer le temps, » ils arrivent à le tuer plus élégamment par le mouvement perpétuel qu'ils se donnent. Grâce à la multiplication des moyens de transport, ils alternent les tournées lointaines avec les stations estivales ou hivernales, les allées et venues répétées d'un domaine à un autre et de la capitale au fond de la province. Mais leur vie n'en est pas très notablement embellie.

Il n'en est pas de même de la masse populaire ; pour elle, la transformation dans les modes, le train et le prix de la circulation a été vraiment un bienfait social, et d'abord en ceci : qu'elle dispose maintenant de biens et goûte des plaisirs dont les riches autrefois avaient le monopole. Les quinze cent mille chevaux attelés à la carriole du paysan, les trois millions cinq cent mille bicyclettes urbaines ou rurales ont apporté beaucoup plus de confort et rendu plus de services réels aux classes agricoles et ouvrières que les 80.000 automobiles n'ont fait aux classes bourgeoises ou opulentes.

De même, la locomotion rapide et à bas prix des chemins de fer a pour caractère et pour résultat principal un nivellement des jouissances : à la foule des salariés modestes qui

n'avaient ni le temps ni l'argent pour se déplacer naguère, elle procure, soit le gain meilleur au loin, soit le retour périodique au pays natal, soit l'excursion de vacances, l'envahissement pendant quelques jours de Paris, des plages balnéaires, du site renommé dont le souvenir, tranchant ici sur la monotonie de l'existence, charme des millions de foyers laborieux.

Sans s'exagérer non plus la portée du développement des communications écrites ou parlées, on doit reconnaître que ce besoin nouveau d'envoyer et de recevoir des lettres et des imprimés innombrables, artificiel comme la plupart des besoins, donne des joies réelles pourtant, surtout aux petits, aux familles peu fortunées, dispersées par le travail, dont les membres se sentent moins loin les uns des autres depuis qu'un simple timbre de trois sous les sépare et qu'un ouvrier ou un domestique, appelé par une dépêche de 60 centimes, peut arriver à temps pour embrasser sa mère mourante. Ce réconfort apporté aux foyers populaires, ce supplément de tendresse et de pitié, n'est-ce pas le meilleur gain de ces postes dont nous sommes si fiers ?

D'ailleurs, le progrès n'agit pas *nécessairement* et comme fatalement au profit de la foule. Ce serait une idée très fausse de le croire ; et c'est

cependant une idée très répandue, parce que les inventions contemporaines ont eu pour résultat d'améliorer le sort de la masse, — en beaucoup de domaines, sinon dans tous, — d'en conclure que la marche de ce qu'on nomme « civilisation » profite *naturellement* au plus grand nombre.

Il y a eu dans l'antiquité des « civilisations » très avancées qui n'ont jamais profité qu'à une élite ; il y en a eu dans l'Europe moderne, dont le développement même opérait au détriment du plus grand nombre des individus, et ç'a été le cas de la France où la condition des salariés était bien pire au XVIIIe siècle qu'au XVe.

De ces phénomènes économiques personne n'est responsable : suivant que les inventions portent sur la *qualité* ou sur la *quantité*, suivant que le bien-être créé par elles est cher ou bon marché, elles augmentent ou diminuent l'écart entre les hommes, elles distancent les classes ou les rapprochent. Il y avait à coup sûr moins de distance entre les rois et les bergers du XIIIe siècle, qui voyageaient à cheval, qu'entre le maréchal de Richelieu voyageant dans sa « dormeuse », chaise de poste suspendue avec un système de rouleaux et de cordes à boyau, dans laquelle quatre armoires étaient pratiquées avec toutes les commodités d'un homme malade dans sa

chambre, et les gens peu fortunés réduits à se faire lier sur l'impériale de la diligence. « L'idée seule d'aller sur cette fatale impériale me fait frémir, » dit la fille d'un petit marchand, réduite avec son père à en passer par là parce qu'il ne peuvent attendre jusqu'à la semaine suivante une place dans l'intérieur (1765); « quoique liée, j'aurai peur à en mourir et puis l'espèce d'opprobre qui s'attache, peut-être sottement, à voyager ainsi me donne le frisson. »

Les financiers, les riches seigneurs, possédaient une « berline anglaise » ou « allemande », avec cave et pont pour les malles; les unes avaient un lit, d'autres quatre bons fauteuils. Comme dans le carrosse qui servit à la fuite de Varennes, d'utiles accessoires y figuraient : cuisinière en tôle, cantine en cuir pour bouteilles, coffres en noyer garnis de tuyaux d'aisances, etc. Pour trainer au galop ces vastes machines, il en coûtait bon : 700 francs de Calais à Paris; « mais le coche ordinaire, dit un étranger, est un véhicule qu'aucun homme soucieux de ses aises ne consentirait à prendre, il marche d'ailleurs au pas d'un chariot ». Dans cette tapissière, qui mettait sept jours pour venir à Paris, rien ne protégeait les voyageurs des intempéries; les derniers arrivés, obligés de se contenter des

marchepieds latéraux, avaient le front à la hauteur des genoux de leurs compagnons et leurs pieds sans appui oscillaient aux cahots du chemin.

La Révolution et l'Empire ne changèrent rien à cet état de choses parce qu'ils n'y pouvaient rien changer : la liberté politique ou les succès militaires étant, comme nous l'avons constaté sans cesse au cours de ces études, tout à fait indépendants des évolutions économiques. Il était au pouvoir des assemblées parlementaires d'instituer l'égalité de tous les citoyens devant la loi, mais non devant les moyens de transports, et la machine à vapeur ne s'invente point par décret. Aussi, cinquante ans après la proclamation des Droits de l'homme, les maçons de la Creuse, pour venir à Paris sous Louis-Philippe, continuaient-ils à s'entasser comme des volailles dans le panier suspendu, entre les roues, à l'essieu des pataches et des « coucous. »

L'Évolution des moyens de transport

CHAPITRE PREMIER

Les Routes du moyen âge, pistes ou sentiers.

Les routes romaines de l'ancienne Gaule. — Leur solidité et leurs travaux d'art. — Elles bravèrent l'incurie pendant des siècles; puis, usurpées, démolies, vendues, elles s'effacèrent sur le sol. — Sens que nos aïeux donnaient au mot « route », piste, en terrain varié. — Sécurité prime commodité. — « Guide des chemins de France » en 1553. — « Forêt dangereuse ». — La maréchaussée. — Un guide du bois de Vincennes à Saint-Denis, en 1479. — Les routes « rhabillées ». — Douze heures pour faire six lieues. — Une statue de Louis XIV attend 21 ans sous un hangar. — Démontage des voitures pour la traversée des Alpes. — Réaumur raccourcit les essieux des petites roues.

Nomade lorsqu'elle était barbare, cette portion de l'humanité dont nous descendons a changé plusieurs fois de goût depuis dix-huit siècles. Elle paraît encore extrêmement remuante durant

toute la première partie du moyen âge ; les Gallo-Romains, Francs ou Burgondes se déplaçaient sans cesse. Ils allaient lentement et constamment, comme des forains dans une roulotte, le temps n'ayant pas pour eux la valeur que nous lui attribuons et ce qu'ils avaient à faire étant rarement pressé. Cristallisés dans le régime féodal, ils ne bougèrent plus qu'en cas de force majeure et presque toujours pour guerroyer.

Comme la fonction crée l'organe et qu'aussi l'inaction l'atrophie, les belles routes que Beaumanoir appelait pompeusement « chemins de Jules César » s'effondrèrent avec le temps. Au IIe siècle, sous les Antonins, elles étaient, dit-on, aussi nombreuses en certaines provinces qu'en 1840 avant la création des chemins de fer ; en tout cas, ces chaussées ferrées, *cami ferrat*, comme on les appelait en Périgord où la voix romaine de Tintiniac à Vesone mettait, seule encore au XVIIIe siècle, le Bas-Limousin en communication avec Périgueux, ne le cédaient en rien à nos routes modernes, ni pour la solidité du fond, ni pour la douceur des pentes ou le rayon des courbes. Tantôt en déblai, tantôt en remblai, leurs auteurs, pour éviter les sinuosités et niveler le terrain, avaient prodigué les travaux d'art, édifié des ponts et traversé des bancs de rochers.

Elles bravèrent l'incurie pendant des siècles, puis, peu à peu, usurpées et démolies par les riverains, vendues parfois, — les États de Bourgogne concédaient encore en 1688 à un particulier une portion de la voix romaine d'Autun à Chalon, — elles s'effacèrent sur le sol comme dans le souvenir des hommes. Les anciennes routes étaient si oubliées que, lorsqu'on songea sous Louis XV à en faire de nouvelles, celles-ci côtoyèrent souvent à peu de distance les devancières qu'elles ignoraient et dont le tracé, on en a plusieurs exemples, était meilleur.

Pour nos contemporains habitués à vivre dans un pays sillonné de voies innombrables, uniformément bonnes en toutes saisons, bien que différentes de largeur, les routes actuelles, avec macadam et agents voyers, semblent un présent naturel du Créateur sans lequel un pays policé ne se pourrait concevoir; aux Français de jadis nos routes artificielles paraîtraient au contraire assez invraisemblables.

Ils employaient le mot de « route » dans le même sens qu'aujourd'hui les marins sur l'Océan, pour signifier la place par où l'on a coutume de passer en allant d'un lieu à un autre. La route s'était créée d'elle-même, sous les pas du voyageur ou du roulier, comme se trace un sentier

peu à peu dans des champs traversés toujours au même endroit. Peu importait que cette piste en terrain varié, épousant les moindres reliefs du sol, escaladât des collines abruptes, pourvu qu'on la pût suivre sans danger.

Sécurité prima longtemps commodité. Le moyen âge abonde en traités, passés entre des villes dépendant de différentes juridictions, « pour la liberté des chemins ». Ces accords sont tantôt d'un mois ou deux, « jusqu'à la fête de Pâques, » prolongés « jusqu'à l'octave Saint-Jean » tantôt d'un an, comme celui conclu en 1241 par les consuls d'Agen, Marmande et Moissac avec les prud'hommes de La Réole, pour « l'asseurement » des routes, étendu à tous les Toulousains dans le Bordelais et à tous les Bordelais dans le comté de Toulouse.

Les traités n'étaient pas toujours efficaces ; mieux valait se garder soi-même. Pour protéger l'aller et le retour des marchands étrangers qui se rendaient au xve siècle à la foire de Francfort, la municipalité avait organisé une escorte de 30, 60 et souvent 100 arbalétriers, suivant le plus ou moins de danger du chemin à parcourir. Sur le *Guide des Chemins de France*, en 1553, figure souvent entre deux villes ce mot inquiétant : « *Brigandage*, » ou cet avertissement utile au

touriste : « Forêt dangereuse, pendant deux, trois ou quatre lieues ». De Paris à Fontainebleau la forêt était si peu sûre qu'on passait toujours par Corbeil, quoique ce fût plus long.

L'ancien régime avait fini par écheniller à peu près les routes de leurs malandrins : « Nous n'avons pas entendu dire qu'il s'y commette de vols, écrit un Anglais sous Louis XV, quoique nous n'ayons pas vu un seul de la maréchaussée de Paris à Lyon. Vous savez, ajoute-t-il, que la maréchaussée est un corps de troupes bien montées, entretenu en France pour la protection des voyageurs. C'est un reproche à faire à l'Angleterre que nous n'y ayons pas une semblable patrouille ». Les routes avaient été si longtemps terrain d'élection pour les malfaiteurs, que la création de voies nouvelles souleva au XVIIe siècle l'opposition violente des populations, qui y voyaient surtout un accès aux vagabonds et gens de guerre pour venir les piller. Il fallut, dans la Brie, la présence d'un corps de 200 hommes de troupe pour contraindre les habitants à l'exécution des travaux.

Ces travaux, cet établissement de la viabilité, si pénible et si lent, se poursuivirent au milieu de difficultés que notre siècle n'arrive pas à comprendre. Telle route du Centre, commencée en

1623, n'était pas terminée en 1790; les transports s'y faisaient encore à dos de mulet. Il faut se garder de croire au réseau officiel du temps de Louis XVI; bien des routes y figurent qui n'existaient qu'en projet et sur le papier, et parmi celles effectivement ouvertes beaucoup n'étaient guère praticables.

A l'issue de la guerre de Cent ans, un orateur aux États de Normandie (1484) faisait remarquer que les chemins publics, en cette province, « avaient disparu sous les broussailles ». On n'aura pas de peine à le croire lorsqu'on voit, dans les comptes de Louis XI, parmi les sommes payées à ceux qui *guident* ce prince d'un point à l'autre de son royaume, la gratification de 50 francs [1] en juin 1479 à l'homme « qui servit de guide au Roi *du bois de Vincennes jusqu'à Saint-Denis* et de là à Louvre ». Rien d'étonnant par suite si le voiturier de cette époque se perd souvent dans un court trajet entre deux villes

1. Tous les chiffres, antérieurs à 1800, mentionnés dans ce livre sont des chiffres exprimés en *monnaie de 1913*, dernière année normale avant la guerre. Les monnaies d'autrefois ont été converties toujours en francs intrinsèques de 4 grammes et demi d'argent fin (à 222 francs le kilo) et ces *francs intrinsèques* ont été traduits en *francs de 1913*, d'après le pouvoir d'achat de l'argent d'il y a six siècles.

voisines, comme l'explorateur aujourd'hui entre deux villages de l'Afrique équatoriale.

La venue d'un prince, d'un personnage de marque, avait cela de bon au moyen âge pour l'édilité que l'on ne se contentait pas de joncher de verdure les rues qu'il devait parcourir, mais qu'aussi l'on ôtait le fumier qui les encombrait, « pour élargir le chemin par lequel gens de cheval, ni charrettes ne pouvaient passer » ; les autorités se remuaient et forçaient les possesseurs des terrains limitrophes à « rhabiller la route » d'urgence. Pareils expédients étaient encore de mise sous Louis XIV, puisque Colbert écrit à l'intendant de Bourbonnais, où devait aller le Roi : « Il faut faire remplir les mauvais endroits de cailloux ou de pierres, s'il y en a dans le pays ; sinon, les remplir de terre avec du bois ; et vous pouvez employer un troisième moyen qui serait de faire ouvrir les champs en abattant les haies et en remplissant les fossés pour le seul passage du Roi. Ce sont là les expédients dont on s'est toujours servi pour faciliter les voyages du Roi dans toutes les provinces par où Sa Majesté doit passer. » En 1788, à la fin de la monarchie, l'intendant de la généralité de Tours écrivait à la municipalité de Saumur « d'avoir à rendre praticable le chemin qui conduit à cette ville, afin

que le carrosse de Mesdames, sœurs du Roi, qui devait y passer, ne reste pas embourbé comme à leur précédent voyage ».

Tomber dans des trous pleins d'eau où l'on pense se noyer, traverser des kilomètres de terrains marécageux au risque, pour les chevaux et les cavaliers, d'y rester enlisés en hiver, s'enfoncer dans les boues au milieu d'un village, verser par la maladresse d'un postillon, se casser un membre ou perdre la vie, furent des éventualités fâcheuses, bien que normales, auxquelles les voyageurs demeurèrent exposés pendant des centaines d'années et jusqu'à des temps tout proches de nous : avant 1820, de Lyon à Sury, près de Montbrison, les chemins étaient si mauvais qu'il était tout à fait extraordinaire de ne verser qu'une fois pendant le trajet.

On s'y résignait ; on mettait 12 heures pour faire 6 lieues ; on attelait 22 chevaux à la diligence pour lui faire franchir les mauvais pas ; on attendait que le véhicule brisé fût réparé, à prix exorbitant, par le charron local qui profitait de l'aubaine. Si la route défoncée cesse d'être accessible aux charrettes, on fait venir le blé sur des chevaux de bât ; si l'objet n'est pas transportable, on prend patience : en 1698, le chemin de Paris à Dijon est si déplorable que, les États de

Bourgogne ayant voté l'achat d'une statue de Louis XIV, qui remonta par eau jusqu'à Auxerre, on tenta vainement de l'acheminer par terre jusqu'à Dijon. Il fallut s'arrêter dans un bourbier, à une lieue d'Auxerre, où le bronze attendit vingt et un ans, sous un hangar, que la route s'améliorât.

Monotones et séculaires, les lamentations des commerçants, des corporations, des assemblées locales, sur les passages « gâtés », rompus, ruinés, inondés ou inaccessibles, rempliraient des volumes. Pour un même transport, sur une même distance, le prix des charrois doublait suivant que la voie était plus ou moins difficile. Je ne parle ici que des routes postales et des terrains plats; les montagnes n'étaient abordables qu'à pied ou à cheval. Avant la construction de la première route, ordonnée par le Premier Consul (1800), la traversée des Alpes entre Lyon et Turin s'opérait à dos d'homme ou de mulet ; on démontait les voitures et l'on transportait séparément caisse, roues et brancards, que l'on remontait sur le versant opposé. Quant aux chemins de « paroisse à paroisse », la plupart n'étaient praticables que pour les bêtes de somme ; nul n'aurait osé, il y a cent vingt ans, entreprendre un réseau vicinal ; les commissaires

de la Convention étaient unanimes à déclarer que la dépense serait trop forte et que la contribution ferait trop murmurer. Sur les chemins d'importance moyenne, si étroits que les voitures devaient y passer toujours par les mêmes ornières, le célèbre Réaumur imagina sous Louis XV, pour les affronter en berline sans le secours des pionniers, de raccourcir les essieux des petites roues, afin qu'ils ne fussent pas accrochés sans cesse par les bords en cuvette des talus.

CHAPITRE II

Les Ponts.

Ponts pieux du moyen âge. — « Frères Pontifes », « sœurs maçonnes ». — Construction défectueuse. — Le pont de Bergerac de 1444 à 1825. — Rareté des ponts en pierre. — Ponts de bateaux et bacs. — Mansart. — Le pont de Moulins parti pour Nantes. — Les Routes changent de tracé par suite d'écroulement de ponts. — Chemin suivi d'Auvergne en Artois, par les habitants de Montferrand, transportés à Arras (1479). — Les pavés de Gand allant (1782) à Brest par Vieux-Condé, Pont-sur-Seine, Paris, Orléans et Nantes. — Bagages de Boulogne-sur-Mer à Nice, par Bordeaux, Toulouse et Cette.

La grosse affaire c'étaient les ponts ; il y eut au XIIIe siècle des « frères pontifes, » ou constructeurs de ponts pieux, car l'établissement d'un pont était alors une œuvre pie : le pont de la Guillottière, à Lyon, fut subventionné par le pape Innocent IV en indulgences autant qu'en argent. Les frères pontifes, pour édifier sur le Rhône le pont Saint-Esprit, appelèrent à leur

aide les « sœurs maçonnes, » confrérie de femmes qui exécutaient les travaux à portée de leur sexe.

Mais les fonds manquaient; le « denier à Dieu » des boîtes monétaires, qui devaient procurer des ressources, était toujours détourné de sa destination. Puis les connaissances techniques, jusqu'au XVIIe siècle, étaient imparfaites; le défaut d'alignement et de parallélisme des piles, l'irrégularité de leur espacement, les empattements énormes, à l'aide desquels on espérait suppléer au manque d'enracinement solide et qui devenaient un principe de ruine en obstruant l'écoulement des eaux, toutes ces causes réunies contribuaient à rendre les ponts très rares, assez fragiles et difficiles à refaire quand ils s'écroulaient.

L'histoire des ponts, féconde en échecs, pleine de négociations compliquées et d'efforts stériles, nous montre l'humanité d'hier aux prises avec des difficultés que ne conçoivent plus les générations actuelles, du moins en pays civilisé. Le pont de Bergerac en fournit un exemple : seul, sur la Dordogne, il reliait le Nord au Sud, le Poitou à la Guyenne. Mal entretenu au temps des guerres anglaises, il est emporté par une crue en 1444; on se contenta d'un bac jusqu'en 1502.

où l'on fit marché pour un pont de bateaux qui devait coûter 25.000 francs. Un pont moitié pierre moitié bois lui succède en 1500; brûlé par le chevalier de Montluc en 1568, un pont de bois le remplace en 1571 et dure jusqu'en 1615, où une crue de la rivière le détruit. Relevé, toujours en bois, objet d'un entretien annuel onéreux durant tout le XVIIe siècle, il est encore emporté en 1728. Considérant alors que, par ses nombreuses piles, il encombre le lit du fleuve, on décide de le reconstruire en pierre; mais, faute d'argent, force est de se contenter de bois. En 1783, les eaux l'ayant pour la quatrième fois abattu sur la moitié de son estacade, il est remplacé provisoirement par un bac. Pendant les pourparlers avec le pouvoir central à l'effet d'obtenir les capitaux nécessaires à la construction en pierre, la Révolution survint. Le représentant du peuple Lakanal prit un arrêté ainsi conçu : « Article Ier : Le Pont de Bergerac sera reconstruit... » Et ce fut tout. Le bac subsista jusqu'en 1825, où s'édifia enfin le pont actuel, en maçonnerie, après cinq siècles d'attente.

Les ponts en pierre étaient un luxe que peu de grandes villes parvenaient à s'offrir. Paris, au XVIe siècle, n'en avait pas d'autre que le pont Notre-Dame; les ponts au Change et des Meu-

niers étaient en bois; de même les ponts de Nantes et de Saumur. Malgré leurs grosses poutres, ces ponts étaient peu stables, ils exigeaient des réparations fréquentes : lorsqu'il ne suffisait pas d' « ordonner une courade, » ou corvée générale, pour les accommoder, comme faisaient les jurades du Midi, les provinces y pourvoyaient au moyen de cotisations régionales. Rouen, qui ambitionne un pont de pierre, le met solennellement en adjudication (1612); se résout, après six ans de délibérations infructueuses des échevins et des cours souveraines, à édifier simplement un pont de bois, et se contente enfin, au bout de quinze ans (1627), « puisque l'entreprise n'a pas réussi, » de demander au gouverneur de faire un pont de bateaux en cette ville.

Un pont de bateaux était chose déjà très enviable; sur le plus grand nombre des rivières, il n'y avait que des bacs, ce qui, en cas de troubles, permettait au gouvernement d'interdire au batelier de passer telles ou telles personnes et, par surcroît de précaution, de faire couler et briser ces bacs dont les malintentionnés pourraient se servir, bien qu'ils fussent mis chaque soir en lieu sûr, à la chaîne avec cadenas.

Jusqu'aux temps modernes la construction des ponts resta assez hasardeuse. Mansart avait fait

un beau pont de pierre à Moulins et était revenu triomphant de son ouvrage qu'il n'avait pas suffisamment fondé. Un mois après, M. de Charlus, lieutenant-général de cette province, ayant paru devant le Roi, Mansart pria Louis XIV de demander à ce personnage des nouvelles de son pont « sur lequel, raconte Saint-Simon, il se donna largement de l'encens ». Charlus ne disait mot; le Roi insista : « Sire, répondit-il froidement, je n'en ai point de nouvelles depuis qu'il est parti, mais je le crois bien présentement à Nantes. — Comment, dit le Roi, de qui croyez-vous que je vous parle ? C'est du pont de Moulins. — Oui, Sire, répliqua Charlus, c'est le pont de Moulins qui s'est détaché tout entier et tout d'un coup la veille que je suis parti et qui s'en est allé à vau-l'eau ». Le Roi et Mansart demeurèrent aussi étonnés l'un que l'autre et le fait se trouva vrai. Il en était déjà arrivé autant à Mansart, et de la même façon, au pont de Blois.

Une rivière devenait-elle infranchissable, les populations en prenaient leur parti comme d'une éventualité fatale à laquelle le sage doit se résigner; mais la route changeait. Le pont de Cravant, sur le chemin de Paris à Lyon par Autun, s'étant écroulé en 1720, on resta quarante ans sans le reconstruire ; l'ancienne route horizontale étant

par là interceptée, la circulation dut s'en frayer une autre à la sortie d'Auxerre à travers les montagnes, qui subsista jusqu'en 1840. La route des vallées, *ayant entièrement péri* par ce long abandon de quarante ans, n'avait pas été reprise en 1760 après la reconstruction du pont, si bien qu'il fallut en 1837 la refaire à neuf.

Le même fait se produisait quand une portion de route devenait impraticable, comme celle de Toulouse, entre Orléans et Romorantin, sur une longueur de 9 à 10 lieues : « les messagers et rouliers, écrit l'intendant (1771), préfèrent en prendre une autre quoique plus longue ». Si le tracé changeait ainsi, sous Louis XV, quand la viabilité devenait trop défectueuse, on peut croire qu'il en fut souvent de même aux temps antérieurs ; le grand chemin en prenait à son aise, il se détournait de lui-même, malgré les protestations des villages qu'il traversait naguère et qui se plaignaient vainement de son abandon.

La question de distance était peu de chose auprès de la commodité et du bon marché des transports. De là des zigzags, bizarres à nos yeux modernes, imposés à nos aïeux par la pénurie des communications : bien des chemins ne pouvaient être utilisés que l'été ; en toutes saisons « le plus droit » n'était pas toujours « le plus

aisé, » ni « le plus plaisant et sûr. » Mieux valait aller de Paris à La Rochelle par Marans et la voie de mer, ou faire un détour par Luçon et Thouars, que de prendre la route directe par Poitiers, qui obligeait à passer les marais dans les gabarres. Durant les longues périodes de guerre avec les « Impériaux, » on allait de Paris en Suisse par Lyon pour éviter la Franche-Comté, bien que le voyage fût ainsi allongé de cinq jours. S'embarquer pour l'Angleterre à Honfleur, en venant de Paris par Rouen et « Poteau-de-Mer » — Pont-Audemer, — est assez ordinaire au XVIIe siècle, et, de Paris à Marseille, il est bien rare alors que l'on ne descende pas la Saône depuis Chalon et le Rhône jusqu'à Avignon.

Au moyen âge, surtout lorsque des voyageurs chargés de beaucoup de bagages et de peu d'argent devaient combiner une pérégrination économique, aucun détour ne les rebutait pour mettre à profit le cours de quelque rivière : Louis XI, mécontent (1479) des habitants d'Arras qu'il jugeaient trop « Autrichois », imagina de les déporter en masse et d'importer à leur place, dans cette cité-frontière, des colons recrutés en diverses villes de l'intérieur telles que Troyes, Moulins, Cusset, Montferrand, etc. Cette entreprise assez invraisemblable de dépeuplement et de

repeuplement, par voie de décret, fut exécutée du moins partiellement, et les comptes parvenus jusqu'à nous montrent l'itinéraire suivi par les émigrants de Montferrand dans leur exode d'Auvergne en Artois.

Le gouvernement qui donnait à ces « bons marchands », à ces « méchaniques », — artisans, — « facteurs », ou commis, une prime en espèces et une robe « pour qu'ils prissent mieux en gré le voyage », s'était aussi chargé des frais de leur transport. Il tenait donc à réduire au minimum cette dépense qui devait être « passée en forme d'imposition » sur tout le pays. Ces maîtres-maçons, serruriers, boulangers, chaussetiers, tisserands, etc., au nombre de 36, avec leurs familles et leurs « valets », c'est-à-dire les compagnons ou apprentis de chaque métier, partirent de Montferrand en vingt chars à bœufs pour aller, à 25 kilomètres, s'embarquer à Maringues sur l'Allier, en deux bateaux frétés à leur intention. Ils descendirent l'Allier jusqu'à sa jonction avec la Loire, dont ils empruntèrent le cours jusqu'à Gien, et reprirent terre pour un court trajet jusqu'à Montargis. Là, remontés en bateau sur le Loing, d'où ils passèrent dans la Seine, ils traversèrent Paris et continuèrent à suivre cette rivière jusqu'à Creil. Le voyage par eau avait duré dix-huit jours.

Nous laisserons nos « ménagers » auvergnats continuer de Creil à Amiens, où on leur achète des javelines « pour ce que les chemins sont dangereux en tirant vers Arras », et nous ne les suivrons pas dans cette ville, d'où les uns s'en revinrent au bout de trois ou quatre ans au pays natal, mais où d'autres séjournaient encore lorsque Arras, repris en 1492 par les Espagnols, rentra pour cent cinquante ans sous la domination étrangère. Cet exemple suffit à dégager la pensée directrice, la loi du « moindre effort » qui, sous une apparence incohérente, réglait les parcours d'autrefois. On écrivait au XVIe siècle : « Le royaume de France a 22 *journées* de large et 19 de long ; le temps et le prix, le point de vue *économique* et financier domina, comme il fait encore de nos jours, le point de vue *géographique* jusqu'à la fin de la monarchie. Au fur et à mesure que les voies terriennes ou fluviales progressaient, elles prirent alternativement l'avantage.

Il subsista même en ce chapitre de bien singulières anomalies : en 1782, une compagnie fournissait Brest de pavés qu'elle tirait de Gand et d'Anvers. Ce pavé venait par l'Escaut à Vieux-Condé, était transbordé par chariots jusqu'à Pont-sur-Seine, remis en péniches jusqu'à Paris,

débarqué aux environs du Champ-de-Mars, rechargé sur charrettes jusqu'à Orléans et recommençait pour la troisième fois à naviguer jusqu'à Nantes. « Cela coûtait moins cher que par mer, disait un ministre au maréchal de Croy, qui rapporte ces détails, — et l'on a vraiment peine à l'admettre ! Mais lorsque M. de Croy s'étonne qu'entre Paris et Orléans on emploie pour ces pavés la route de terre plutôt que la Seine et le canal de Briare, nous croyons volontiers les entrepreneurs qui, dit-il, lui « firent voir que, *par les frais et péages*, il leur en coûtait le double d'aller par eau et qu'il aurait fallu près de trois mois pour ce qu'il faisaient par rouliers en cinq jours ».

Que la charrette l'emportât sur le bateau, le fait était d'ailleurs exceptionnel au XVIIIe siècle : aujourd'hui, lorsqu'un Anglais se rend sur la Côte-d'Azur, il fait enregistrer ses bagages à Londres ou, s'il redoute les excédents, il les confie à la petite vitesse et ne s'en occupe plus jusqu'à leur arrivée à destination. Les choses n'allaient pas ainsi en 1767, on n'aurait pu emporter avec soi des malles volumineuses et pesantes : aussi le docteur Smollet, au moment de son départ pour Nice, *via* Paris, a-t-il soin d'embarquer à Boulogne ses gros bagages pour Bor-

deaux, adressés à un marchand de cette place qui les dirigera sur Toulouse par la Garonne ; de là, par le canal du Languedoc, ils iront chez son correspondant de Cette, qui les fera parvenir à Nice par voie de mer.

CHAPITRE III

La création des routes modernes. au XVIIIe siècle.

Au minimum de viabilité correspond, jusqu'à la Renaissance, un minimum de réparations. — On « accoutre » les chemins trop dangereux. — Rôle des paroisses riveraines. — 360 kilomètres de routes, dans la forêt de Fontainebleau, pour les chasses de Louis XIV. — Sully ne réussit pas à créer une voirie. — Le budget des Ponts-et-Chaussées en 1640. — Au XVIIIe siècle, sous Fleury, on décrète la levée en masse des bêches et des pics. — Six jours de corvée par mois. — Les « corvistes » récalcitrants sont emprisonnés. — La propriété réquisitionnée avec autant de sans-gêne que le travail. — On veut les chemins aussi droits que possible. — En 1775, on commence à paver la grande avenue au milieu des Champs-Elysées. — A la campagne, on vole les paves; jusqu'en 1781 les ordonnances défendent de dépaver les routes pour s'approprier la pierre. — Procédés administratifs pour économiser le transport. — Fosses et plantations en bordures. — Nouveauté des « alignements », de la largeur uniforme des routes. — 14 mètres aux grands chemins. — Routes de traverse; « chemins finerots ». — Lacunes fréquentes dans les chaussées des routes postales jusqu'à la Révolution.

Les chemins du moyen âge se faisaient tout seuls, par un passage répété des voyageurs au même endroit ; mais, par ce passage aussi, ils se détérioraient : les ornières devenaient peu à peu des fossés et des fondrières aux points surtout où, pour une cause quelconque, cavaliers et rouliers ne pouvaient emprunter sans façon les champs contigus à la piste ordinaire.

L'idée d'entretenir cette piste était donc venue de bonne heure. Au profit des seigneurs qui en étaient chargés avaient été établies des taxes, — péages, barrages et « travers, » — qui se percevaient exactement, sans que toutefois, comme le constatent les ordonnances, les bénéficiaires fissent exécuter aucun travail. Procéder à leur place à ces réparations en « saisissant les deniers », le pauvre État des XVe et XVIe siècles n'en avait pas la force. Il prescrit aux sénéchaux et autres juges « de savoir sur les lieux *à qui incombe* le curage des rivières et l'entretien des chemins ; et, *s'il se trouve que personne n'en est chargé*, d'aviser pour le faire la voie la plus légère et moins grevable pour les habitants [1413] ». Cent soixante ans plus tard, à la suite des États de Blois, l'ordonnance de 1579 contenait des plaintes semblables et des remèdes pareillement illusoires.

Comme il fallait tout de même un minimum de viabilité, il se faisait un minimum de réparations. Les paroisses riveraines et les pouvoirs locaux payaient l'extraction de quelques pierres et les vacations de quelque huissier, mandé « pour accoutrer les chemins trop dangereux tant pour gens que pour bêtes ». Sous les derniers Valois, les bonnes villes avaient obtenu du Roi l'« octroi », — le mot est resté, — c'est-à-dire la grâce... de s'imposer chaque année pour cet objet ; et, parmi les dépenses des communes rurales, figurent périodiquement quelques francs pour des « commissaires-visiteurs » des chemins. Mais cela ne saurait aller bien loin, à moins qu'un gouverneur redoutable, comme Lesdiguières en Dauphiné, ne menace les consuls, s'ils ne font d'urgence au chemin royal de Marseille les réparations indiquées, « de leur envoyer un de ses gardes avec ordre de séjourner à leurs frais jusqu'à exécution complète des travaux ».

Ces interventions supérieures ne se manifestaient en général qu'à l'occasion d'un déplacement princier ou pour l'avantage personnel du monarque, en France comme à l'étranger : Charles-Quint se rendait-il de Bruxelles à Anvers et Malines (1555), on envoyait des chevaucheurs de l'écurie ouvrir les champs, chercher lieux

convenables et couper arbres pour en faire des ponts afin que Sa Majesté pût passer facilement. Et comme Louis XIV n'aimait la chasse à courre qu'avec des routes commodes, il en fut ouvert 360 kilomètres dans la forêt de Fontainebleau à une époque où, dans l'ensemble du royaume, il ne s'en faisait guère.

Depuis Sully pourtant, un personnel administratif, qui précéda de cent quarante ans les ingénieurs techniques de Louis XV, avait été timidement organisé pour présider aux « ponts et chaussées ; » sous le titre nouveau de « Grand Voyer de France, » — nous dirions aujourd'hui ministre des Travaux publics, — le surintendant des finances de Henri IV pouvait bien délivrer dans chaque généralité des commissions de « Lieutenants de la grande voirie », de « cheminiers » ou « voyeurs-réformateurs des chemins » ; mais comment ces nouveaux venus se feront-ils obéir par les populations, battus en brèche comme ils vont l'être par les États provinciaux, les parlements, les trésoriers de France, toutes autorités qui, de vieille date, se partagent en droit la surveillance de la voirie, bien qu'en pratique la plupart n'en aient cure.

Et d'abord, où prendra-t-on les fonds ? A qui incombe la dépense ? Aux seigneurs seuls,

répondent certaines paroisses déniant, comme celles du fief de Turenne, tout concours au syndic de la vicomté. Aux propriétaires riverains, disent les États de Bretagne qui se refusent à voter un centime, bien que Sully leur offre au nom du Roi une subvention égale à la somme dont ils s'imposeraient eux-mêmes. Pénétrés des mêmes idées, les États de Normandie (1610) prescrivent aux possesseurs de fonds limitrophes des grandes routes « de les rétablir chacun en droit soi », de les aplanir en nivelant les buttes qui bosselaient le sol, de les affermir avec cailloux, terres et gravois et, en attendant que les *cavées* et autres mauvais passages soient réparés, de faire ouverture de leur clos pour le passage des charrettes et chevaux. Inutile de dire que semblables mandements demeurent purement théoriques ; fussent-ils renforcés de cette formule comminatoire : « à peine, pour les propriétaires récalcitrants, de voir exécuter le travail à leurs dépens » ; nul n'en tient compte.

Plus sages étaient les États de Languedoc et de Provence qui, ne comptant que sur eux-mêmes, mettaient les travaux en adjudication, surveillaient l'exécution avec des fonctionnaires à leur solde et les payaient en répartissant d'office sur

les diocèses, vigueries et paroisses une imposition proportionnelle. En 1640, le budget des Ponts et Chaussées, pour la France entière, n'atteignait pas 6 millions *de notre monnaie*; là-dessus les personnages en faveur se taillaient de larges crédits : 250.000 francs y figurent pour la clôture de la petite ville de Richelieu, tandis qu'on y prévoit modestement 130.000 francs, pour servir dans treize généralités, — c'est-à-dire la moitié du royaume, — « à l'ouvrage le plus pressé ».

C'est seulement du XVIIIe siècle, vers 1735, sous le ministère de Fleury, que datent les premières « routes » dans l'acception moderne du mot. Une œuvre aussi nouvelle, aussi hardie, ne pouvait être entreprise que parce qu'elle répondait au vœu national ; l'opinion d'alors la réclamait impérieusement ; cependant elle rencontra mille obstacles que nous avons peine à nous figurer aujourd'hui.

On décréta la levée en masse et le service obligatoire... des bêches et des pics. Les hommes valides de toutes les paroisses, situées à quatre lieues à droite et à gauche des chemins projetés, furent tenus d'aller y travailler gratis six jours par mois en deux fois, munis d'outils et de vivres, logés seulement quand ils habitaient à plus d'une

lieue. Nulle excuse ne fut admise, sauf l'extrême misère ; les intendants ayant recommandé de ne pas envoyer des hommes qui n'ont pas de pain à se mettre sous la dent pendant leurs trois jours de corvée. Plus tard, ces corvées purent être rachetées à prix d'argent, comme les prestations modernes, dont elles ne différaient pas seulement par le nom, mais par le chiffre de journées exigibles. Bien que le travail des « corvistes » fût suspendu pendant les saisons où la culture demandait tous ses bras, on ne peut évaluer le sacrifice imposé au peuple des campagnes à moins de cinquante jours par an sous Louis XV, tandis qu'il était seulement de trois ou quatre au XIXe siècle. Aux récalcitrants nulle amende n'était infligée, mais on leur envoyait un garnisaire de la maréchaussée pour les forcer à remplir leur temps de service et on les punissait de prison.

Cette rigueur trouva son excuse dans le profit qu'en tira le pays ; il lui doit ses artères principales, les routes royales que l'étranger admirait sous Louis XVI. Turgot lui-même dut se résoudre à maintenir la charge qu'il s'était un instant flatté d'alléger ; tout au plus un euphémisme en changea-t-il le nom : l'édit de février 1776, qui abolissait les corvées, fut lui-même abrogé deux

ans après par une déclaration qui rétablit « *l'ancien usage* observé pour la réparation des grands chemins ». En effet, il y avait deux ans que leur entretien était entièrement suspendu.

La propriété fut réquisitionnée avec autant de sans-gêne que le travail : les chemins, devant être aussi droits que possible, passèrent au travers des terres des particuliers sans distinction de personnes et sans égard à leurs réclamations contre ces emprises. A titre de dédommagement, on leur délaissa, s'il se pouvait, le sol des anciens chemins abandonnés et, si ce troc était impossible, une indemnité leur fut promise, payable, si elle n'excédait pas 650 francs, en espèces, ou, si la somme était plus forte, en terres, « par l'abandon de surfaces de même valeur ». Qui connaît les usages de l'ancien régime estimera que ces indemnités durent être assez aléatoires.

Une bande de pavé occupa le milieu de la route ; l'idée n'était pas neuve, mais la réalisation en était lente : en 1775 seulement, on commençait à paver la grande avenue au milieu des Champs-Élysées ; sur le chemin de Paris à Versailles, le pavage était si étroit que, les jours de presse, où l'on s'embourbait dans les accotements, le voyage durait trois heures. Sur les routes moins fréquentées, ce simple ruban

ininterrompu de pierres planes, c'était une révolution bienfaisante; ce fonds solide, c'était le salut.

Pourtant le public n'avait pas le respect de ce pavé qui allait lui rendre tant de services. On volait pendant la nuit les pavés destinés aux ouvrages du lendemain; bien mieux, des portions considérables de chaussées se voyaient *dépavées* par des gens qui s'appropriaient pour leur usage particulier les dés de grès ainsi dérobés, les fendaient, les débitaient à leur profit ou les vendaient aux marbriers. Jusqu'en 1781 des ordonnances royales le déplorent et défendent d'enlever les pavés. Il en coûtait maintes fois autant ou davantage pour amener de loin les pavés à pied d'œuvre que pour les tirer, casser et essemiller. Sur la route d'Orléans l'autorité tâchait d'économiser les frais de port, en permettant aux charretiers de charger leurs voitures sans limites de poids, lorsqu'ils portaient des marchandises dans la direction de Paris, à condition que, lorsqu'ils en reviendraient à vide, ils acceptassent de prendre à Étampes vingt-quatre gros pavés ou quatre hectolitres de sable destinés aux chaussées en construction.

A ces chaussées, au lieu du vague emplacement qu'elles occupaient jadis et qui se distinguait peu

du reste des terres labourées, on assura des limites stables par les plantations d'arbres et le creusement de fossés. On se plaignait sous Henri III que « nos sujets ont entrepris sur les chemins, ôtant par ce moyen la commodité de charroyer et induisant les personnes à traverser les terres avoisinantes (1583) ». On se plaint de même sous la Régence (1721) que les riverains comblent les fossés, labourent en dedans de la largeur et y déposent leurs fumiers. Dès le milieu du XVIe siècle, il avait été enjoint de planter *des ormes* le long des grands chemins, « parce que, disaient les lettres patentes, nous en avons besoin pour servir aux fûts et remontage de notre artillerie » ; d'autres ordonnances suivirent, laissant d'ailleurs aux propriétaires le choix des essences, et demeurèrent aussi sans effet. Sully, on le sait, voulut planter d'autorité ; les paysans scièrent ses arbres.

La même obligation fut renouvelée sous Louis XV, mais avec cette clause nouvelle : faute par les riverains d'obéir, le seigneur du lieu, ou l'entrepreneur, pourront planter à leur place et les arbres lui appartiendront. Jouir ainsi gratis chez autrui, par le boisement à un ou deux mètres en deçà du fossé, d'une bande de terrain en bordure de la route, plut tellement

aux seigneurs locaux que plusieurs prétendirent planter de force, et qu'il fallut leur interdire plus tard de se substituer à leurs vassaux moins d'un an après les avoir mis en demeure de planter eux-mêmes. Ces arbres, étant d'ailleurs considérés comme une servitude, ne pouvaient être coupés ni arrachés sans la permission de l'ingénieur de la généralité.

A l'ingénieur aussi appartint la charge de « donner les alignements », sans lesquels il ne sera plus permis de bâtir le long des grandes routes, affranchies des libertés que l'on prenait avec elles et qui au contraire font désormais la loi à leurs voisins : ceux-ci en effet sont tenus de les border d'un fossé de deux mètres de large et d'un mètre de profondeur.

Personne du reste ne va plus être chez soi sur ce domaine public : ni les bergers, habitués de temps immémorial à y faire pâturer leurs troupeaux et que l'on empêche de les laisser se répandre sur les bords, ni les mendiants, dépossédés du droit de s'y faire des cabanes pour y séjourner, ni même les rouliers à qui l'on défend de dormir dans leurs voitures, d'y atteler trop de chevaux et de leur faire porter trop de poids, de peur de dégrader la chaussée.

Jamais, jusqu'à Louis XVI, on ne s'était avisé

d'imposer aux grands chemins une largeur uniforme ; on s'en rapportait aux usages variés de chaque province. Dans la Gaule romaine les voies militaires, très peu nombreuses, avaient 20 mètres dont un tiers de chaussée et les deux autres tiers d'accotements en pente. Les voies ordinaires avaient, les unes 2^m,60 pour permettre à deux chars de se croiser, les autres 1^m,30 pour le passage d'un char unique. Au moyen âge, les coutumes les plus libérales assignaient aux chemins royaux des dimensions de 20 et 21 mètres, parfois dépassées ; des ordonnances et arrêts modernes maintinrent 24 mètres dans la traversée des forêts, « pour empêcher les voleurs de prendre leur retraite » dans les bois et broussailles trop proches de la route. Sauf cette mesure de prudence, plus ou moins générale, plus ou moins observée, les coutumiers varient à quelques lieues de distance, non seulement pour les chemins « vicomtiers », châtelains et forains, pour la « voie », la « carrière » et le « sentier de pied », qui allaient de 10 mètres à 0^m,80 centimètres, mais pour les routes de premières catégories, du simple au double, en des provinces limitrophes : 20 mètres en Picardie, 10 mètres en Valois. Rien d'étonnant dès lors que les grands chemins, ou « chemins papaux »

soient de 7 mètres en Comtat-Venaissin ou Bas-Dauphiné et de 16 mètres d'après la Charte normande. Chiffres théoriques d'ailleurs, tantôt excédés, tantôt réduits tellement en pratique, qu'au XVIIIe siècle à Grenoble on ordonnait de rendre aux chemins leur largeur de 4 ou 5 mètres.

Aussi le gouvernement de Louis XVI, en donnant par mesure générale 14 mètres aux routes principales, décrétait-il que celles qui dépassaient ce minimum seraient conservées dans leur état antérieur. Pour les voies de moindre importance, il était enjoint aux riverains de laisser assez d'espace « pour que les charrettes y pussent passer sans forcer les gens de pied et les cavaliers à rétrograder ».

Sans routes de traverse, les habitants qui n'avaient pas l'avantage d'être à portée des grands chemins n'étaient pas dans le cas d'en profiter; on défendait cependant d'affecter à l'ouverture de ces « communications particulières » les ressources, déjà bien limitées, des routes principales : le budget des ponts et chaussées de trois départements actuels, en 1779, tant en corvées qu'autrement, ne montait qu'à 50.000 francs. Aux « chemins finerots », les paroisses champêtres, à qui incombait leur entretien, ne consacraient guère plus de 15 ou

20 francs par an : les États de quelques provinces déployèrent à cet égard une intelligente sollicitude, activant seigneurs, curés et assemblées rurales, soldant un corps d'ingénieurs pour dresser des devis et présider aux détails d'exécution.

Malgré tout, les chemins vicinaux restèrent à l'état de projet aussi bien sous l'ancien régime que sous la première République, l'Empire et la Restauration. Il n'en existait peut-être pas 1.000 kilomètres dans toute la France, en 1824, qui fussent praticables pendant l'hiver; tandis que, depuis cette date jusqu'à la fin du XIXe siècle, il fut construit 600.000 kilomètres classés par la loi de 1837 dans le réseau vicinal, sans parler des 1.600.000 kilomètres de chemins ruraux dont une bonne partie est maintenant en état de viabilité.

Quoique améliorées, les grandes routes elles-mêmes étaient loin de la perfection : de Paris à Dieppe, de Rouen au Havre et à Caen, les chaussées présentaient des lacunes de 5 et 6 kilomètres. Après avoir parcouru, depuis Limoges, la route postale de Lyon à Bordeaux, Vergniaud écrivait en 1789 : « Je ne crois pas que les chemins de l'enfer puissent être plus mauvais que ceux du Périgord; je suis arrivé tout meurtri, après des cahotements qui m'ont secoué les entrailles ».

CHAPITRE IV

Vitesse moyenne et durée des voyages.

Rareté des déplacements. — Les « records » des chevaucheurs; 210 kilomètres en 30 heures; 530 kilomètres en 48 heures au xve siècle. — Rapidité de transmission de certaines nouvelles. — Etapes ordinaires de 50 kilomètres par jour en été pour les messagers à cheval. — De Nîmes à Paris le délai est de six semaines (1560). — De Toulouse à Paris, 15 jours (1588). — De Paris à Troyes, 4 jours 1/2 (1511). — De Paris à Madrid, 20 jours au xviie siècle; le courrier diplomatique, « à franc étrier », tenu de faire le trajet en dix jours. — La vitesse augmente vers la fin du xviiie siècle. — Le Roi fait 12 kilomètres à l'heure dans ses déplacements. — La vitesse de Choiseul; il met onze heures d'Arras à Paris en berline. — De Paris à Lyon, en « carrosse » public, par le *Bourbonnais*, 10 jours, avant 1775; 5 à 6 jours depuis 1775 par la *Bourgogne*; 4 jours depuis 1810 en marchant jour et nuit; 3 jours sous Louis-Philippe; en 1913, par le rapide, 6 h. 20 minutes.

Sans doute Vergniaud voyageait en diligence il ne se voyait guère d'autres véhicules : « Tout aujourd'hui, dit Arthur Young à la même épo-

que, j'ai suivi une des plus grandes routes à trente milles de Paris ; je n'ai rencontré qu'une voiture de personne aisée et rien davantage qui y ressemblât ». Les déplacements étaient-ils donc aussi rares à la veille de la Révolution qu'au milieu du XIVe siècle où, d'après les registres du péage d'Aix (1348), il passait au maximum treize personnes par jour allant de Provence en Languedoc ou *vice versa*.

En tout cas, malgré l'invention des voitures publiques, il existait il y a cent vingt ans, entre les voyageurs riches et pauvres, plus de différence au point de vue du confort et il en existait autant au point de vue de la rapidité, qu'il y en avait eu à l'époque où les deux modes de locomotion, — à pied et à cheval, — disparus de nos jours en pays civilisés, étaient seuls en usage. Si la capacité de marche des piétons ne variait guère, celle des cavaliers offrait une diversité extrême :

Tantôt, montés sur quelque médiocre bête de louage, leur étape quotidienne ne dépasse pas une trentaine de kilomètres ; tantôt, chevauchant sans arrêt, ils font jusqu'à 170 kilomètres par vingt-quatre heures. Un courrier parcourt en trente heures (1421) les 210 kilomètres qui séparent Barcelone de Perpignan.

Les grands événements s'apprenaient ainsi plus vite que nous ne serions portés à le supposer : le 28 août 1572, quatre jours après la Saint-Barthélemy, passe à Châteauneuf-de-Mazenc, près Montélimar, un messager annonçant de « prendre garde, car à Paris l'y aurait eu quelque tumulte ! » La nouvelle avait donc mis une centaine d'heures à franchir les 671 kilomètres qui séparaient la capitale de ce petit bourg du Dauphiné. Lorsque Charles VII mourut au château de Meung, près de Bourges, le 22 juillet 1461, entre une et deux heures de l'après-midi, trois messagers furent aussitôt dépêchés au Dauphin à Genappe, en Brabant, à 530 kilomètres de là ; « ils crevèrent trois chevaux, » dit le chroniqueur et, moins de quarante-huit heures après, Louis XI apprenait qu'il était roi. Comme contraste à ces vitesses exceptionnelles, un messager à cheval met sept jours et demi pour aller de Montbard (Bourgogne), à Corbeil, près Paris (1384), faisant ainsi 28 kilomètres par jour ; un maçon en fait 30 dans un voyage (aller et retour), de Rouen à Lyon et Grenoble (1477) où il emploie 52 jours.

De grands personnages cheminent avec une lenteur égale ; lorsque, par exemple, l'empereur Charles IV, quittant Paris après une visite au

roi de France (1377), s'en va le premier jour coucher à Lagny et le lendemain à Meaux. Ces repos voulus sont proprement du tourisme, comme ceux d'un chevalier qui passe dix-sept jours à aller d'Arras à Paris ; mais ce trajet de 193 kilomètres ne prend que trois jours à la comtesse d'Artois, lorsqu'elle veut le faire rapidement avec ses gens et ses bagages.

L'allure de 64 kilomètres par jour est-ce que l'on nommerait aujourd'hui un « record » pour une duchesse de Bourgogne du XIVe siècle, qui voyage avec ses meubles, ses rideaux, ses tapis, ses livres, ou du moins son vin dans des barils bien étoupés, ses casseroles et son horloge, fragile machine à qui ces épreuves ne conviennent guère, car on doit la « rappareiller » bien souvent. Ses fourriers vont devant et, après avoir nettoyé la maison où elle couchera le soir, déploient ses tentures, fixent au plafond les ciels de lit. Avec l'encombrement des chars où sont entassés les femmes, la garde-robe, la paneterie, la fruiterie, la batterie de cuisine et la chapelle, ces grands seigneurs et ces princesses manquent souvent du nécessaire. Ils sont obligés de louer en route le linge qui leur fait défaut parce que, dans cette file interminable de chariots, plusieurs, embourbés, sont restés en arrière.

L'étape ordinaire oscille entre 40 et 60 kilomètres : de Montauban à Rome, au XIVe siècle, par Avignon, Embrun, Suse, Pise et Viterbe, un marchand pressé met vingt-trois jours, — 56 kilomètres par jour. — Un chevaucheur de l'écurie du Roi (1455) va d'Épinal à Paris et retour en quatorze jours, — 58 kilomètres par jour. — Les messagers ordinaires n'en faisaient pas autant : 47 kilomètres par jour, en été, est la vitesse moyenne de celui de Toulouse à Paris (1588), — trajet de quinze jours. — Celui de Nîmes à Paris, à qui six semaines étaient accordées en 1560 pour se rendre dans la capitale et en revenir, voit ce délai réduit en 1590 ; ce qui élève à 45 kilomètres par jour sa marche qui était précédemment de 37.

Certaines routes transversales devaient offrir des difficultés particulières, puisqu'un architecte, venu de Beauvais à Troyes (1511) en quatre jours, — 63 kilomètres par jour, — met ensuite cinq jours, de Troyes à Sens, pour faire 70 kilomètres seulement. De Paris à Troyes, pour le commun peuple, le voyage au XVe siècle s'effectuait en quatre jours et demi, dont trois jours pour remonter la Seine jusqu'à Nogent, — 111 kilomètres, — et un jour et demi par terre pour les 56 kilomètres restants. En sens inverse,

à la descente par eau, le trajet était abrégé d'un jour.

Durant tout le XVIIe siècle et jusqu'au milieu du règne de Louis XV, la création de voitures publiques, fort peu nombreuses d'ailleurs, n'accrut nullement la vitesse. Quelques cavaliers courant à franc étrier, comme au moyen âge, fournissaient des traites quotidiennes de 150 kilomètres. De Paris à Madrid, tandis que les voyageurs comptaient vingt journées, le courrier diplomatique mettait moitié de ce temps : il allait, ou du moins devait aller et revenir en dix-neuf jours, et Mazarin se plaint fort lorsque parfois il en passe vingt-six. Bassompierre se rendit de Paris à Rouen en un jour, — 136 kilomètres, — le 24 décembre, avec quatre carrosses de relais, « ce qui, dit-il, est une diligence qui ne s'était encore faite en cette saison (1618) ».

Cent ans plus tard, lorsque les postes fonctionnèrent normalement à peu près partout, pareille allure n'avait rien d'un tour de force, mais demeurait fort chère et par conséquent exceptionnelle. Les trajets dont j'ai noté la durée depuis Henri IV jusqu'à Colbert, — de Paris à Châlons trois jours, à Dieppe quatre jours, à Nevers cinq jours, à Nancy ou Angers six jours, à Semur sept jours, à Saintes onze jours, à Rodez

seize jours. — accusent une moyenne journalière de 40 à 55 kilomètres ; non seulement les bourgeois, les curés, les petits fonctionnaires, mais des diplomates ou de hauts magistrats ne font pas davantage en ce temps-là.

Ce fut seulement vers la fin du XVIIIe siècle que la vitesse augmenta, grâce aux routes récemment ouvertes. Le train de 12 kilomètres à l'heure qui, jusqu'à 1750, était celui du Roi dans ses déplacements et celui de la poste lorsqu'on s'arrêtait juste le temps de relayer, fut dépassé par quelques particuliers : Choiseul étonna ses contemporains par des cinq et six lieues à l'heure ; lors de son voyage de Flandres (1765), il mit onze heures d'Arras à Paris. Le duc de Croÿ, qui rapporte le fait, fit lui-même 20 kilomètres à l'heure, en berline, partant de Calais à cinq heures et demie du matin pour arriver à Paris à huit heures du soir.

Le public profita de cette tendance à l'accélération. De Paris à Lyon, pendant que « le carrosse, » passant *par le Bourbonnais*, employait encore dix jours, les *Turgotines*, ainsi baptisées par le public du nom de leur organisateur, ne mettaient plus dès 1775, *par la Bourgogne*, que cinq jours l'été et six jours l'hiver, tout en continuant à transborder leurs voyageurs sur la Saône à

Chalon. La durée de ce parcours, réduit en 1810 à quatre jours, n'était plus, lorsque les diligences roulaient jour et nuit, que de trois jours ou soixante-quinze heures, sous le règne de Louis-Philippe, à l'époque de l'invention des chemins de fer. Elle est aujourd'hui, par les rapides, de six heures vingt minutes pour les voyageurs de 1re classe et de huit heures pour ceux de 3e classe.

CHAPITRE V

Le prix des voyages à pied ou à cheval.

De Paris à Lyon, en 1913, le billet coûtait 57 francs en 1re classe, 25 francs en 3e classe; sous Louis XV, 185 fr. en diligence, non nourri, 117 francs en « guimbarde ». — Les 30 kilos actuels de bagages, en franchise, payés 42 francs au XVIIe siècle. — De Paris à Lyon, pour voyager en poste, 500 francs en 1770. — Variations des prix d'autrefois suivant la qualité des voyageurs, la rapidité, les frais d'auberge. — 4.200 francs en 1520, pour les frais d'un courrier de Bruxelles à Naples; 1.170 francs de Paris à Rome en 1760. — Dépense supplémentaire des voyages au moyen âge : l'escorte, la *sécurité*. — Différences dans les prix de voyage, résultant de la *rapidité*; l'écart augmente jusqu'aux temps modernes. — Même par eau, les déplacements sont chers : 75 francs de Mayence à Cologne en 1521.

Il est vrai que ces derniers ne paient leur place que 25 francs, tandis que les autres en doivent 57 ; les uns et les autres ont droit en outre à une franchise de bagages qui, suivant le tarif du XVIIIe siècle, coûtait 42 francs pour les 30 kilos

aujourd'hui gratuits. Au point de vue pécuniaire, l'écart entre les deux chiffres de 57 et 25 francs est supérieur à ce qu'il était au temps de Louis XV, où la diligence de Paris à Lyon coûtait de 210 à 186 francs, suivant que le voyageur était nourri ou non, tandis que « la guimbarde » ne coûtait que 117 francs. Le bourgeois aisé n'a cependant pas à se plaindre, puisque son voyage, vingt fois plus court, est trois à quatre fois moins cher ; plus favorisé encore est le riche qui voyageait en poste, — ce qui, de Paris à Lyon, représentait un débours d'environ 500 francs, — les coussins d'un sleeping-car ou d'un simple wagon à couloir de nos jours étant certainement plus confortables que ceux d'une calèche privée brûlant le pavé du Roi en 1770.

Mais ce qui ne procure aux riches *qu'une économie*, des trois quarts, voire des neuf dixièmes de leur ancienne dépense, procure au peuple *une jouissance*. La réduction de durée serait parfaitement indifférente à la classe populaire, si elle n'avait été accompagnée d'un abaissement de prix ; si par exemple le XIXe siècle eût inventé seulement les automobiles et non les chemins de fer. Pour une servante de jadis, 117 francs, c'était dix-huit mois de son salaire : 25 francs, c'était à peine un mois de gages en 1913.

On ferait des remarques analogues pour tous les parcours et pour l'ensemble des siècles antérieurs comparés au nôtre, bien que les rapprochements soient naturellement moins faciles à mesure qu'on remonte dans le passé : point ne suffit de recueillir des prix, fût-ce en grand nombre : suivant la qualité du personnage, — grand seigneur ou simple messager, — suivant qu'il se rend directement d'une ville à une autre, ou qu'il flâne peu ou prou le long des chemins pour ses affaires ou son plaisir, le total des frais varie avec l'importance des notes d'auberge qui y tiennent grande place.

Ajoutez qu'on ne peut se fier toujours aux tarifs officiels, dont quelques-uns, au XVIIe siècle notamment, édictaient des prix qui n'ont jamais été pratiqués. Des religieux, qui voyagent à pied ou à mule et sont hébergés gratis à peu près partout, feront au XIVe siècle pour 400 francs le même pèlerinage, — celui de Saint-Jacques-de-Compostelle en Espagne, — qui coûte 1.200 ou 1.400 francs à des laïques plus exigeants.

Un abbé de Clairvaux, accompagné de sept personnes (1520), se rend à Rome par Nice et revient par le Mont-Cenis, après avoir passé huit mois en route et dépensé 2.800 francs seulement. Sans doute avait-il été logé et nourri dans les

couvents de son ordre. A la même date, les frais d'un simple courrier, qui porte de Bruxelles à Rome et Naples des lettres de l'archiduchesse gouvernante des Pays-Bas, s'élèvent à 4.200 francs. Ces chiffres disparates n'ont aucun rapport avec les 1.170 francs qu'il en coûtait pour aller de Paris à Rome en 1760 ; mais ce dernier prix mérite d'être placé à côté de ceux de 149 francs en 1re et 64 francs en 3e classe de nos tickets actuels de chemin de fer pour le même parcours.

Et de même pourra-t-on mettre en parallèle les 586 francs que se paie aujourd'hui un billet de 1re classe, aller et retour, de Paris à Constantinople, avec les 5.420 francs que coûtait en 1397 le même voyage fait par un valet de chambre de M. de La Trémoïlle. Qu'un déplacement du Roi, de Tours à Nantes (1490), sur un bateau halé par 16 hommes, revienne à 1.113 francs, ce n'est qu'un détail sans importance ; mais qu'un couvreur, pour aller de Rouen à Nancy (1485), ait dû débourser 195 francs, au lieu des 24 francs que représenterait de nos jours pour ce trajet un billet de 3e classe, voilà qui permet de mesurer l'écart entre les frais de la locomotion dans cet intervalle de quatre siècles.

Depuis que nos contemporains, riches et pauvres, voyagent tous à une allure presque uni-

forme, dans des wagons attelés à la suite les uns des autres, personne n'a plus à surpayer la vitesse. Il en était tout autrement jadis : lorsqu'un voyage de Rouen à Paris (1378) coûte 150 francs à un prélat avec escorte de cinq chevaux, et seulement 32 francs à un employé de l'archevêché, nous voyons bien qu'ici ce que paie le premier, c'est la sécurité, confortable fort apprécié en ce temps ; mais lorsque des messagers de Paris à Rouen, ou *vice versa*, reçoivent pour leur tournée, les uns de 30 à 50 francs, les autres 110 francs, 200 francs et davantage, il apparaît clairement que c'est la vitesse de leur train qui fait toute la différence.

On ne pourrait autrement s'expliquer qu'un voyage de Toulouse à Paris, aller et retour, fût taxé par le Parlement de Languedoc à 850 francs, lorsque la diligence prenait moitié moins.

D'Orléans à Paris, l'envoi des chevaucheurs ordinaires figure dans les comptes du XIVe au XVIIe siècle pour des sommes qui oscillaient de 45 à 55 francs ; tandis qu'une « estafette en poste » vaut 280 francs. Notons en passant qu'un billet de 3e classe d'Orléans à Paris vaut aujourd'hui moins de 7 francs, au lieu qu'en 1658 une place dans le carrosse public coûtait 40 francs, plus 10 francs de pourboire au cocher et 2 fr. 50 au valet en montant.

L'écart représenté par la prime de vitesse augmenta depuis le moyen âge jusqu'aux temps assez proches de nous : de Paris à La Rochelle, le chevaucheur royal sous Charles le Sage dépensait trois fois plus, — 428 francs, — qu'un cavalier ordinaire de l'époque, qui allait à petites journées, et en 1750 un voyage en poste de Boulogne-sur-Mer à Paris coûtait quatre fois plus, — 265 francs, — qu'une place dans le carrosse public, laquelle valait d'ailleurs, à la fin de l'ancien régime, le triple d'un de nos billets de chemin de fer.

Si le voyage pressé était un luxe sans analogie actuelle, le voyage le plus ralenti était encore fort onéreux : par eau, de Nevers à Orléans, les mariniers prennent 50 et 65 francs sous Louis XIII; les exigences des transporteurs n'étaient pas moindres à l'étranger qu'en France : Albert Dürer et sa femme (1521), pour descendre le Rhin de Mayence à Cologne, versent 75 francs, — quatre fois ce qu'on leur demanderait aujourd'hui, — au patron du bateau sur lequel ils embarquent, avec leurs bagages, leurs vivres et leur charbon pour faire la cuisine à bord. De Cologne à Anvers, ils font marché avec un voiturier pour 200 francs.

CHAPITRE VI

Les chevaux de louage et les messagers convoyeurs.

Les mulets tiennent grande place au moyen âge ; leur usage décroît au XVIIe siècle. — Le cheval, de nos jours, a changé de propriétaire et de métier. — C'est une récente conquête du peuple. — L'effectif de la race chevaline a sextuplé. — La France devait jadis importer les meilleurs sujets de selle ou d'attelage. — Animaux squelettiques qui ont disparu ; les *hurlotiers*. — Très petite taille des chevaux communs d'autrefois. — Les « bêtes folles ». — Chevaux de charrettes et fourgons. — Chevaux de troupe. — Chevaux de louage tenus à un minimum de 48 kilomètres par jour. — « Chevaux de retour ». — Prix du louage, compris le postillon. — Messagers dits « de l'Université », — « Messagers royaux », assermentés (1575), cautionnés, pourvus d'un monopole. — Ils sont tenus de partir périodiquement. — Ils organisent des voyages à prix fixe pour une clientèle disciplinée en caravanes. — Leur compagnie ne convient point à qui voyage par plaisir et curiosité. — Procès avec les « courriers » de la poste, leurs rivaux. — Ils subsistèrent, malgré la multiplication des diligences, jusqu'à la fin du règne de Louis XV.

Ce voiturier, aux Pays-Bas comme en France, ne prenait sur son chariot que les ballots et les caisses; il louait aux gens des chevaux ou des mulets. Le mulet qui tend à disparaître de notre civilisation, — à peine s'il en existe 300.000 en France, confinés pour les trois quarts en Provence, Dauphiné, Bas-Languedoc et Poitou, — tint grande place au moyen âge. On criait à Paris « du *feurre* aux mules, » paille destinée à ces animaux qui constituaient la voiture urbaine. Les baudets de Poitou et de Saintonge n'étaient pas seuls réputés, comme aux temps modernes; beaucoup de provinces, l'Auvergne notamment, s'adonnaient avec succès à la production mulassière et les sujets hors pair se vendaient aussi cher que de beaux chevaux : 5.700 francs pour un mulet offert au Pape par le roi de Bretagne (877); 7.800 francs pour un autre acheté par le comte de Savoie (1377).

Les mulets noirs de Naples, servant, sous Louis XIV, à la « litière du corps » de la Reine, ne valent que 1.300 francs et, de tout temps, on s'était procuré, pour des chiffres variant de 300 à 700 francs, un mulet de selle solide et prudent comme il convenait dans les mauvais chemins d'autrefois. « Les guerres civiles, écrit un magistrat sous Louis XIII, ont été cause qu'on a quitté

les mulets, moins dépenseurs, plus commodes, non tant sujets à se gâter et morfondre, pour prendre les chevaux, plus vites à la fuite et se sauver des emprisonnements fréquents. »

Il faut chercher, je pense, d'autres motifs que celui-là au délaissement des mulets pour les chevaux du XVIe siècle, dont la généralité n'avait aucun train.

Le cheval, de nos jours, a changé de propriétaire et de métier. Il a quitté le riche pour le peuple. Il a cessé de voyager et de se battre; il est devenu pacifique, laboureur et casanier.

Le cheval a si fort évolué que, dans nombre de budgets opulents, il a présentement disparu. On ne saurait comparer ce chapitre ancien au chapitre actuel *en nature*, mais seulement *en argent*, d'après les dépenses correspondantes : billet de chemin de fer ou timbre-poste, téléphone et automobile.

C'est donc une récente conquête du peuple que ce cheval dont il est à la fois producteur et consommateur; du peuple des campagnes s'entend, — l'ouvrier des villes a la bicyclette qui ne lui coûte rien à nourrir, — mais ce confort nouveau d'avoir « cheval et cabriolet » ne coûte guère à Jacques Bonhomme, parce que ses juments lui rapportent. Il a appris à fabriquer

des chevaux et il a gagné de quoi s'en servir.

Mais que le cheval ait changé d'aspect, que les animaux informes et ridicules, qui formaient la plèbe de l'ancienne espèce indigène, aient disparu aussi bien que les sujets introduits du dehors qui constituaient son aristocratie cosmopolite, ces mutations de provenance et d'allure dues à l'influence des mœurs et au progrès de l'élevage, ne sont qu'une petite partie de l'évolution qui a sextuplé peut-être, depuis les derniers siècles, l'effectif de la race chevaline sur notre sol.

De cette multiplication incroyable du cheval résulte pour la masse un luxe devenu bien vite une nécessité. Des inventions beaucoup plus merveilleuses en elles-mêmes n'ont pas eu, à l'user, d'aussi utiles et importantes conséquences.

Par une contradiction, qui semble paradoxale, au temps jadis, lorsqu'il fallait à la France si peu de chevaux, elle ne les trouvait pas chez elle; presque tous les sujets distingués, de selle et d'attelage, étaient importés du dehors; tandis que maintenant la vente annuelle de quelque vingt mille têtes à l'étranger est un profit appréciable de notre agriculture.

Les bons chevaux valaient d'ailleurs plus cher que les hommes : celui que monte l'évêque de

Soissons (1155) lui avait coûté cinq serfs de ses terres.

Il arrive encore à un homme de mourir de faim dans notre république, mais cela n'arrive plus à un cheval. Les conditions économiques du pays s'y opposent, tandis que le système agricole de l'ancienne France laissait pulluler des animaux squelettiques qui ont disparu depuis. En 1763 dans l'Orne, à Saint-Évroul, des chevaux pris en flagrant délit de pâture indue étaient vendus aux enchères, par lots de 5 et de 8, à raison de 12 francs et de 7 francs chacun; en 1789 à Oissel, dans la généralité de Rouen, sur 150 chevaux, 30 sont passables, les autres valent de 30 à 80 francs. C'étaient là sans doute des *hurlotiers*, petits chevaux de charbonniers, dont la race est, de nos jours, aussi inconnue que le nom.

Les fers trouvés sur le champ de bataille d'Azincourt, ou recueillis en nombre d'autres lieux et portant le même caractère de crénelure sur le bord extérieur, indiquent de très petits chevaux.

Vous serez surpris d'entendre du Bellay et Monstrelet (1536) qualifier de « grands chevaux » ceux qui ont depuis 1m,51; les autres, appelés « petits chevaux, » n'ayant pas plus de 1m,44. A

la même époque, de l'autre côté du détroit, Henri VIII proscrivit les chevaux d'une taille trop exiguë et décida qu'ils devraient avoir 1m,40, d'où l'on peut inférer que *ce minimum était rarement atteint* par la généralité de l'espèce.

En France aussi, nous avions alors beaucoup de « bêtes folles » qui naissaient et vivaient sans aucune relation avec leurs maîtres. Ceux-ci voulaient-ils « courir du haras », comme on disait au XVIe siècle, c'est-à-dire capter quelques-uns de ces chevaux qui leur appartenaient, ils allaient battre les bois avec une trentaine de compagnons et s'efforçaient d'amener, dans des enclos formés par des palissades ou des accidents de terrain, les chevaux qu'ils avaient en vue. Souvent, malgré des chasses acharnées, on les manquait ; il fallait recommencer quelques jours plus tard. Le sire de Gouberville note qu'un de ses voisins, acquéreur de « juments folles » dans une adjudication de biens meubles, finit par mettre la main sur des animaux « qu'on avait failli à prendre plus de cinquante fois depuis deux ans ».

Tel était un des modes de l'élevage dans le Cotentin, sous le règne de Henri II (1557).

Les chevaux répondaient à beaucoup plus de besoins : sur 64 que possède le cardinal de Richelieu, il y en a 32 pour les charrettes et les four-

gons qui transportent meubles, tapisseries, vaisselle, matériel de cuisine et bagages divers. Le duc de Croÿ joint à ses 17 chevaux 14 « superbes mulets » de chariot; le mulet, le sommier, qui figuraient encore sous Louis XV dans toute maison bien montée, étaient de première nécessité en temps de guerre : Saint-Simon se contentait de 26 chevaux à l'époque où, mestre-de-camp assez honoraire, il vivait à Versailles en homme de cour; il avait emmené 35 chevaux ou mulets lorsqu'il était parti pour la première fois en campagne comme simple mousquetaire (1692).

Ces chevaux de troupe, qu'ils fussent loués, achetés ou empruntés de force par l'État aux propriétaires, avec promesse de les payer « en cas qu'il en arrive faute, » étaient d'espèce commune et médiocres guerriers. Leur faiblesse était telle que, si chaque *maître* n'en avait eu plusieurs à sa disposition, « il n'aurait pu tenir un mois ». Nos généraux, au fort de la guerre de Trente ans, se servaient des régiments étrangers, mieux montés, pour faire toutes les fatigues et « permettre aux nôtres qui n'en étaient pas capables, dit Richelieu, de se tenir toujours en état de combattre ».

Des écuries surpeuplées et des attelages à six et même à huit chevaux, — il s'en vit de tels sous

Louis XV, — combien y en avait-il tant à Paris qu'en province ? Un nombre tout à fait insignifiant.

Au temps où tous transports, — des gens et des choses, — se faisaient avec des chevaux, il y avait très peu de chevaux... parce qu'il y avait très peu de transports. Depuis le moyen âge, quelques centaines de riches seigneurs possédaient des écuries immenses, dont nous n'avons plus l'analogue aujourd'hui, et quelques milliers de bourgeois, depuis Louis XIV, avaient de quoi atteler une voiture ; mais le peuple allait à pied et il n'y avait pas de chevaux chez le villageois.

Mal soignés, rossés de coups, les flancs labourés par l'éperon, les malheureux chevaux de louage ne faisaient qu'un médiocre service. Thomas Coryate, se rendant à Fontainebleau (1608), gémit sur son bidet qui ne veut plus avancer, tellement il est fatigué, et tous les voyageurs sont unanimes à ce sujet. Pour les chevaux du temps d'Henri IV, tenus à un minimum de 48 kilomètres par jour, sans qu'on pût exiger d'eux plus de 60, il semblait oiseux d'interdire de les mener autrement qu'au pas et au trot, sous peine de 200 francs d'amende. La location des chevaux, distincte de la poste, à qui les loueurs payaient une redevance annuelle de 22 francs pour chaque bête de leurs

écuries, était alors une industrie monopolisée; et ce monopole semble assez mal vu, du moins en certaines localités, puisqu'un de ceux qui en jouissent se plaint « qu'il est sujet à mille vexations...; on est allé nuitamment lui couper ses vignes, bien qu'il laisse, dit-il, aux habitants *la liberté de se servir de leurs chevaux* pour faire et serrer leurs provisions ».

Le développement du louage, privilégié ou libre, dut influer sur les prix qui baissèrent au XVIe siècle; il faut toutefois tenir compte qu'aux 5 et 6 francs par jour de l'aller s'ajoutaient, — lorsqu'on n'avait pas la chance de trouver des « chevaux de retour, » — les frais du postillon qui vous accompagnait pour ramener l'animal à son propriétaire; ce qui, avec la nourriture des chevaux, portait aisément la dépense à 20 francs par jour, sans compter les auberges pour les voyageurs. Aussi ces derniers avaient-ils économie à traiter avec « le messager ».

De temps immémorial allaient et venaient, entre Paris et quelques grandes villes, des messagers dits « de l'Université » parce qu'à l'origine ils étaient chargés de la correspondance entre les étudiants parisiens et leurs familles de province. Nommés par le recteur, leur fonction, étendue au port des lettres pour tout le monde,

se transforma en office vénal qui constituait une recette universitaire, d'ailleurs insignifiante. Soit que ce monopole fût peu susceptible de rendement, soit que l'Université l'ait mal géré, elle n'en tira pas même de quoi stipendier ses régents jusqu'au dernier quart du XVIe siècle, époque où l'Etat lui suscita une concurrence par l'institution des « messagers royaux (1575) ».

Ceux-ci eurent plus d'étoffe; assermentés, astreints, du moins dans le projet du législateur, à un cautionnement de 3.750 francs, le transport des sacs et pièces de procédure, — fret notable parmi les Français processifs de jadis, — leur était privativement attribué; de même celui des petits paquets et des espèces d'or et d'argent pour le compte des particuliers, auquel vint s'ajouter un peu plus tard (1588) le convoi des deniers publics.

A dater de ce moment les messagers, au lieu de régler à leur gré la date de leurs tournées, furent tenus de partir périodiquement; pour accroître leurs profits ils organisèrent les premiers voyages à prix fixe, suivant le procédé moderne des agences Cook, pour la clientèle bourgeoise, disciplinée en caravanes dont ils étaient les guides. Moyennant 250 francs par personne de Paris à Lyon, en 1630, le messager garantissait à chacun

le cheval de selle, capable de porter en croupe avec lui 25 kilos de bagages, le gîte et la nourriture. Un prix supérieur était dû par ceux qu'accompagnait une grande malle de bois, calculée « pour être la juste charge d'un cheval ».

« Cette voie, nous dit un contemporain de Louis XIII, est bien la plus sûre pour l'adresse des chemins, pour les voleurs et même pour l'épargne, n'étant point sujet par ce moyen au rançonnement des hôtes ni au soin des chevaux, qu'il faut avoir sur les chemins plus grand que de soi-même. » Seulement il faut être pressé; le messager ne mettait que huit jours, mais sa compagnie n'était nullement bonne à qui « voyage par plaisir et curiosité. On ne peut rien voir des lieux où l'on passe, n'arrivant qu'à la nuit et partant devant le jour, outre la fatigue qu'apportent ces longues traites ». Sorti de Paris dans la matinée, on arrive à 3 heures après minuit à Milly-en-Gastinais, pour y coucher, après avoir chevauché 16 heures pour faire 14 lieues. Le deuxième jour on va coucher à Montargis, « petite ville, mais la plus ressemblante à Paris qui se voie en tout le chemin ». La troupe se composait de deux gentilshommes dont un « sortait de page », d'un Polonais, d'un mercier de Lyon et d'un avocat du Roi à Draguignan, soit 7 per-

sonnes avec le messager et le chanoine, qui nous confie une grave incommodité de cette locomotion : la vie commune avec des gens « ramassés un peu partout, lesquels sont d'ordinaire ou plaideurs, ou marchands, ou nobles errants; de sorte qu'un honnête homme est exposé à l'humeur barbare et rustique des uns, ou bien à l'insolence des autres ». Le souper, les lits, étaient chaque soir autant d'occasions d'ennuis, de querelles et de farces singulières.

Un quart de siècle plus tard, sous Mazarin (1657), de jeunes Hollandais, venant eux aussi avec le messager de Calais à Paris, moyennant 130 francs par tête, entrent dans les mêmes détails : ils se plaignent de la saleté des draps donnés par les hôtes, des bourbiers où l'on tombe en chemin et où l'on est « amplement mouillé jusqu'à la chemise ». Cependant on n'allait qu'au pas et les laquais suivaient à pied.

Dès cette époque les messagers avaient des rivaux : les *courriers* de la poste, seuls en droit d'amener les étrangers à la Cour; les propriétaires des coches aussi qui, pour atténuer la concurrence des messagers, leur faisaient défendre, par des arrêts vainements renouvelés, de mener avec eux plus de trois personnes « prises au lieu de leur partement ou par rencontre ». Surtout

qu'ils ne prétendissent s'adjoindre aucun véhicule ; tout au plus leur est-il loisible d'avoir pour les bagages une charrette « non ridelée, » — dépourvue de montants latéraux, — « avec une couverture de toile *non cirée* ni gommée ».

De leur côté, les messagers, dont le nombre au XVIIe siècle allait croissant, soit par création royale de nouveaux offices, soit par des conventions bien plus effectives conclues avec les municipalités, se défendaient avec énergie : c'est un procès bien curieux que celui qu'ils intentent et qu'ils gagnent contre les courriers coupables d'avoir indûment établi de nouveaux bureaux de poste (1649), tandis « qu'il ne devait y en avoir que dans les chefs-lieux de généralités. » Le Parlement, « ouï Talon pour le procureur général, *interdit l'établissement de la poste* à Troyes, Beauvais, Reims, Le Mans, Laval, Cognac, Mâcon », par cette seule raison, à coup sûr péremptoire, « *qu'il n'y en avait jamais eu auparavant* ! »

Malgré la multiplication des diligences, les messagers subsistèrent à côté d'elles jusque vers la fin du règne de Louis XV : en 1770, le messager de Toulouse partait de Paris le mercredi et prenait 280 francs à ses voyageurs « montés et nourris : » les villes moyennes, que ne desservaient ni carrosses ni fourgons, s'estimaient heu-

reuses d'avoir un messager qui faisait, comme celui d'Avranches, ses 320 kilomètres en 6 jours. Seulement, celui qu'alors on nommait ainsi n'était plus un petit patron qui opérait pour son compte, c'était un employé, « cavalier des messageries », espèce fort peu réglée et assez rude, qui a souvent maille à partir avec les aubergistes. Le messager nominal, passé bourgeois et devenu sédentaire, comme il arrive dans toute industrie florissante aux ouvriers de la première heure, allait être remboursé de son office par la fusion en une administration unique, sous Louis XVI, de toutes les entreprises de transport.

Mais cette transformation ne changea rien à l'inégalité profonde que le progrès matériel, depuis le moyen âge jusqu'au XVIIIe siècle, avait introduit et accru sans cesse entre les différentes classes de voyageurs.

CHAPITRE VII

Coches d'eau et diligences avant Turgot.

Incommodité et lenteur des véhicules. — La litière de cérémonie et de voyage. — Litières de 8.200 francs pour la Comtesse d'Artois et de 40 francs, pour le curé de Domfront, dans le *Roman Comique*.— Litière d'Anne de Boleyn de 46.000 francs. — « Chars » seigneuriaux du XIVe siècle. — « Chariots branlants », à caisse suspendue par des lanières. — Apparition du coche au XVIe siècle, le coche de Henri III. — Le carrosse ; il permet de trotter. — Les premiers carrosses du temps d'Henri IV. — Projets de carrosses « sans chevaux », en 1645. — Invention peu viable. — Société par actions des « Coches et carrosses de Rouen » (1643). — Les Coches d'Eau. — Les Péages, sur les fleuves, faisant obstacle à ces entreprises. — Barrages royaux sur la Seine. — Les bateaux à voyageurs, du Havre à Montereau, subsistèrent jusqu'au milieu du règne de Louis-Philippe. — Bateau *maire* et *allèges* sur la Loire. — Bateaux sur la Gironde et la Garonne. — « Bateaux de poste ». — Le canal de Briare. — Les « cabanes » flottantes de Roanne à Orléans. — De Chalon à Lyon, par la Saône. — La « diligence d'eau », mal odorante sur le Rhône. — Quatre jours de Beziers à Toulouse sur le canal du Languedoc. — La Fontaine dans le carrosse de Poitiers. — Galiote, gondole, patache, *cabas* ou *carabas*.

Peut-être n'y a-t-il pas lieu de faire un mérite aux cavaliers du moyen âge de ce que, dédaigneux des voitures, ils eussent rougi de « se faire porter comme des corps saints ». Cette énergie tenait surtout à l'incommodité, à la lenteur des véhicules connus. « Je ne puis souffrir longtemps, dit Montaigne, ni coche, ni litière, ni bateau, et hais toute autre voiture que de cheval, et en la ville et aux champs...; mais je puis souffrir la litière moins qu'un coche. » En effet, cette boîte qu'était la litière donnait au voyageur la sensation d'une mer agitée.

Elle reposait sur deux brancards, avant et arrière, ceux-ci plus longs pour que le cheval de derrière pût voir ses pieds en marchant. Un valet conduisait l'animal de tête par la bride, un autre poussait de son bâton l'animal de queue. La litière de cérémonie était réservée aux femmes et aux enfants en bas âge. Le duc de Bourgogne entre-t-il solennellement à Paris en 1434 avec sa jeune femme Isabelle de Portugal ; le fils, âgé de quatre ans, « qu'il avait eu d'elle en mariage » était en litière; tandis que « trois fils et une belle pucelle qui n'étaient pas de mariage, et dont le plus âgé n'avait pas dix ans », chevauchaient à sa suite.

La litière de voyage est tantôt une caisse bien

close, munie de sièges à coussins, tendue de velours de Gênes, de damas ou de maroquin à clous dorés, avec des rideaux ou même des vitres, tantôt un rustique coffre d'osier garni d'un matelas. C'est dire qu'il s'en faisait à tous prix, depuis 8.200 francs pour la comtesse d'Artois au XIVe siècle, jusqu'à 40 francs, comme celle où cahote, dans le *Roman comique*, le curé de Domfront, ayant pendu au côté droit son chapeau dans un étui de carton, et à gauche son pot de chambre de cuivre jaune reluisant comme de l'or. Aux litières de luxe on accédait par des portières; aux *basternes* ou brancards de louage il fallait enjamber les barres transversales, à moins que le muletier, prenant son client à bras-le-corps, ne le déposât dedans comme un paquet.

La litière existait encore sous Louis XV, mais, dès le XVIIe siècle, bien qu'Anne d'Autriche en eût quelques-unes prisées à sa mort de 1.800 à 500 francs, c'était un équipage démodé dont usaient les dames de campagne, faute de chemins carrossables pour sortir de chez elles. Cent ans plus tôt, c'était encore une locomotion d'apparat : une litière offerte en 1532 par François Ier à « Mme la Princesse de Boullène », — Anne Boleyn, — qui allait monter sur le trône d'Angleterre, coûtait 46.000 francs.

Les « chars » ou chariots, moins considérés, aussi rudes, aussi lents, avaient l'avantage de transporter plus de monde ; la Reine part pour la Flandre en litière (1577), dix de ses filles d'honneur l'accompagnent à cheval avec leur gouvernante, le reste des dames s'entassent dans six chariots. Les chars du XIIIe siècle, dont une ordonnance somptuaire de Philippe le Bel défendait l'usage aux bourgeoises, avaient beau être peints et armoriés, couverts de drap d'or ou de toile d'argent, ils ne valaient pas nos camions ou nos tapissières. C'étaient, sous le rapport de la carrosserie, de simples tombereaux à 4 roues, mais richissimes d'accessoires. Si le char de Mme de Clermont, femme du connétable (1295), vaut près de 10.000 francs et celui de la duchesse d'Orléans 7.600 francs (1395), ce sont les garnitures, les « carreaux » d'écarlate, les tapis, les détails multiples du dedans et du dehors qui font les dix-neuf vingtièmes de la dépense. Dépouillé de ces ornements, le char d'une princesse vaudrait un prix peu différent des 270 francs que paie l'Hôtel-Dieu pour son « chariot à porter les morts (1416) ».

Le fer seul était onéreux, parce que le kilo, pour essieux et bandages, coûtait alors de 4 fr. 25 à 3 francs ; il fallait 200 francs pour la ferrure

du train et des limons d'un char neuf. La couverture absorbait 6 peaux de vaches et 2 douzaines de peaux de moutons d'une valeur de 360 francs. Le cuir aussi jouait son rôle dans une machine nouvelle qui ravit le XIVe siècle : le « chariot branlant », à caisse suspendue par des lanières, si haut qu'il fallait une échelle pour y monter.

Deux cents ans plus tard, avec l'apparition du coche, la scission s'opéra, définitive, entre la charrette antique et le type nouveau d'où sortiront les voitures modernes. Plus raffiné de construction, le coche est plus sujet aux avaries : celui d'Henri III, s'étant rompu dans un chemin fangeux des environs de Paris « par un despiteux temps de janvier », le Roi et la Reine doivent faire une lieue à pied pour rentrer au Louvre dans la nuit.

Avec le coche ou carrosse, — il porta bientôt ce nom, — on pouvait trotter, allure inusitée dans les rues de Paris qui épouvanta les piétons. Le Parlement supplia le Roi « de défendre les coches par la ville (1563) ». La même inquiétude se renouvela au XVIIIe siècle, lors de la vogue des cabriolets que les passants jugeaient fort dangereux par leur rapidité. « Si j'étais lieutenant de police, disait Louis XV, je supprimerais les cabriolets. » Et, sous la Restauration, l'autorité

municipale s'opposait à l'établissement des omnibus, par ce motif encore « qu'il en résulterait un trop grand embarras pour la circulation ». Notre génération, aguerrie par les autos et les tramways électriques, sourit de ces frayeurs; mais les rues d'aujourd'hui ne sont plus celles de la Ligue.

Les premiers carrosses, après lesquels couraient les gamins et le menu peuple et qui ressemblaient assez à des corbillards, étaient des voitures monumentales dans lesquelles huit personnes trouvaient place; on s'y mettait encore à six au XVIIIe siècle et le jeune Croÿ conte que le Roi lui fait la grâce de le faire asseoir, en allant à la chasse, « sur ses genoux », c'est-à-dire à la portière où se trouvait un « extrapontin ». Dans le fond, des appuis de crin, les « custodes, » amortissaient les cahots; sur les côtés, des « mantelets » de peau, — que le cardinal de Richelieu faisait, dit-on, doubler de fer à l'épreuve des balles, — s'abattaient en guise de glaces. On les bouclait solidement pour se garantir de la pluie et du froid, « pour faire printemps », comme disait le surintendant Bullion. Des montants sculptés portaient un ciel de bois, drapé d'étoffe, — l' « impériale » — auquel s'attachaient des parements de cuir, les « gout-

tières », qui empêchaient l'eau de tomber à l'intérieur. Enfin au corps de la voiture était attachée, en guise de frein, une chaîne de fer qui servait à enrayer les roues dans les descentes.

« Vraiment, écrit-on en 1614, il y a de la commodité quant à ces coches, mais, par tant de commodités nous nous énervons. » C'était l'avis de Henri IV qui allait à cheval par la ville et, « si le temps semblait tourné à la pluie, mettait en croupe un gros manteau ». Les premiers seigneurs qui se dispensèrent de cette règle ne se servaient guère de carrosses que la nuit. Encore se cachaient-ils et fuyaient-ils la rencontre du Roi, sachant que cela lui était désagréable.

« Il y a ici un Anglais, écrit Gui Patin en 1645, qui médite de faire des carrosses allant et revenant de Paris à Fontainebleau en un même jour, *sans chevaux par des ressorts admirables*. On dit que cette nouvelle machine se prépare dans le Temple. Si elle réussit, cela épargnera bien du foin et de l'avoine qui sont dans une extrême cherté. » L'invention, hélas! était peu viable; Tallemant nous l'explique dans l'historiette de la Montarbault, femme galante avec qui cet Anglais s'était associé : « On fit, pour essayer, un de ces carrosses qui, véritablement, allait fort bien dans une salle; mais il fallait

deux hommes qui remuaient incessamment deux espèces de manivelles, ce qu'ils n'eussent pu faire tout un jour sans se relayer ; ainsi eût plus coûté que les chevaux. » Les bourgeois d'alors continuèrent à user des coches publics qui, de deux ou trois sous Henri IV à destination de quelques villes rapprochées, s'étaient répandus et un peu organisés.

Une dame de Bueil avait été leur premier propriétaire et leur avait donné la forme d'une société par actions. On négociait (1643) les rentes sur les coches et carrosses de Rouen comme aujourd'hui des obligations de chemins de fer. Qu'étaient ces coches, où chaque titulaire d'une place numérotée avait droit à *deux kilos* de bagages, et que le Parlement spécifiait devoir être couverts de cuir et conduits par charretiers adroits et expérimentés? » De

> cette grande chambre d'osier
> Qu'on voit par le milieu plier
> Et qui, par les deux bouts, balance,

les chevaux étaient tels, dit Mlle de Scudéry (1644), « qu'il les faudrait à ces peintres savants en anatomie ; n'y ayant pas un os, pas un nerf, pas un muscle qui ne parût distinctement au corps de ces animaux. Leur pas était si lent et le

cocher avait pour eux tant de respect que, de peur de les incommoder, il a quasi tout le temps été à pied ».

Nombre d'entreprises de transport étaient alors des « coches d'eau », malgré l'embarras des péages sur les fleuves, dont les seigneurs riverains se prétendaient propriétaires dans la traversée de leur châtellenie. Prétention légitime d'après la loi, à la condition d'en avoir titre antérieur à 1566 : M. le Duc de la Rochefoucauld s'oppose dit l'intendant de La Rochelle (1699), « à ce que l'on mette la Charente en état de porter bateaux jusqu'à Civray, parce que ses beaux jardins de Vaugay, n'étant fermés que par cette rivière, seraient exposés à être pillés par les bateliers ». Sur la Seine dans la traversée de Paris, deux barrages royaux, ceux de Charenton et de Chaillot, rapportaient 500.000 francs par an (1639).

Les rivières, encombrées de moulins dont les roues, pour avoir plus de courant, avançaient jusqu'au milieu de leur lit; obstruées par les cordages mal tendus des bacs *à trailles*, ou ponts volants; souvent privées du chemin de halage que les ordonnances ont institué le long de leurs berges, mais que des voisins peu respectueux rétrécissent ou interrompent par des fossés, les

rivières n'en étaient pas moins le mode de locomotion le plus économique. De Barfleur (Cotentin), au milieu du XVIe siècle, les voyageurs venaient à Paris par mer et par Seine; ils envoyaient aussi des lettres par cette voie. Le coche d'eau de Paris à Rouen, qui mettait quatre jours pour aller et autant à peu près pour revenir, garda longtemps une clientèle parce qu'il ne coûtait que 36 francs.

Quoique le curé de Nogent-sur-Seine, dès 1781, se plaigne « que la marine dépérit beaucoup et qu'il en suit une forte diminution de son casuel », la navigation de la Seine, du Havre à Montereau occupait encore au milieu du règne de Louis-Philippe 41 bateaux à voyageurs; sur la Loire on comptait alors 39 bateaux faisant le parcours de 610 kilomètres de Saint-Nazaire à Digoin; sur la Gironde et la Garonne 26 bateaux allaient de Royan à Agen. Ceux de Seine jaugeaient en moyenne 60 tonnes, ceux de Loire 30 tonnes seulement; à la queue du bateau *maire* étaient attachées des *allèges*, bateaux de suite, pour prendre en cas de besoin une partie de la charge, surtout aux époques de basses eaux.

Les villes sises sur des rivières ont des services de « bateaux de poste » pour se relier aux centres de leurs régions. Les consuls et notables

de Bergerac en établissent un, « à l'instar de celui d'Agen » (1641), pour descendre une fois par semaine à Libourne et remonter à la tire le lendemain. Le maître du bateau devait recevoir gratis, — il y avait déjà des « permis » et des franchises, — les religieux mendiants et ce qui regardait les affaires du Roi. Au mât, devait être mis un tronc pour les pauvres de la ville « qui prieront Dieu pour ceux qui s'embarqueront ».

Au départ de Paris pour Roanne, sur la Loire, le propriétaire du canal de Briare avait le privilège exclusif de la conduite hebdomadaire des voyageurs ; de Roanne à Orléans, la navigation était libre ; les *cabanes*, petites maisons flottantes qui descendaient le fleuve, étaient accueillies sur le port par un tas de faquins qui se jetaient à trente sur deux ou trois petits paquets ; « huit d'entre eux, dit le *Roman Comique*, saisissent une petite cassette qui ne pesait pas vingt livres. »

La route fluviale la plus fréquentée était celle de Chalon à Lyon par la Saône ; les bateaux, à la fin de l'ancien régime, s'y étaient améliorés plus qu'ailleurs ; leurs cabines, tendues de soie, ressemblaient à de petits salons où prenaient place une trentaine de personnes. Sur le Rhône au contraire, la « diligence d'eau », sale, sombre et mal odorante, est peu confortable pour qui n'a

pas à bord sa chaise de poste où il peut se réfugier. Les eaux sont-elles basses, on échoue fréquemment sur un banc de sable, où il faut passer la nuit, en attendant que le batelier réunisse quelque 30 ou 35 chevaux pour se remettre à flot. On couchait à Vienne, à Valence, au Pont-Saint-Esprit repartant chaque fois avant l'aurore pour arriver à Avignon en quatre jours. Au Pont-Saint-Esprit, dont les arches étroites étaient assez difficiles à passer, vu la rapidité du fleuve, il arrivait quelquefois des accidents; mais les voyageurs, qui ont quelque appréhension que le bateau ne se brise ou chavire, sont descendus à terre avant le passage sous le pont et réembarqués après ce dangereux défilé ; « de la même manière, remarque un Anglais, qu'à Londres au London-Bridge (1767) ». A la remonte, les bateaux étaient tirés par des bœufs qui, au passage du pont, nagent sous une des arches, leur conducteur assis entre les cornes de l'animal attelé en tête. — Sur le canal royal du Languedoc, le bateau-poste mettait quatre jours de Béziers à Toulouse ; chacun apportait son vin et ses provisions de voyage, et l'on débarquait aussi pour coucher.

Il s'était créé sous Louis XIV, entre les divers modèles de voitures publiques, une sorte de

hiérarchie dont « le carrosse » tenait la tête, sans être d'ailleurs très attrayant : « Nous partirons demain, écrit La Fontaine en 1668, et prendrons au Bourg-la-Reine la commodité du carrosse de Poitiers qui y passe tous les dimanches... Nous attendîmes trois heures, conte le fabuliste. Dieu voulut enfin que le carrosse passât ; point de moines, mais en récompense, trois femmes, un marchand qui ne disait mot et un notaire qui chantait toujours et qui chantait très mal. Il reportait en son pays quatre volumes de chansons. Parmi les trois femmes, il y avait une Poitevine qui se qualifiait comtesse ; elle paraissait assez jeune et de taille raisonnable, témoignait avoir de l'esprit, déguisait son nom et venait de plaider en séparation contre son mari..., toutes qualités de bon augure si la beauté s'y fût rencontrée, mais, sans elle, rien ne me touche ».

Le carrosse était parfois suivi d'un coche, moins logeable, représentant à la fois la 3e classe et le fourgon à bagages ; dans la patache et la gondole, types inférieurs, les voyageurs étaient tellement pressés que chacun redemandait son bras ou sa jambe à son voisin quand il s'agissait de descendre. Plus légère était la galiote, emportée au trot des *enragés* ; le voyageur non nourri, dans

ces véhicules, payait le même prix qu'un voyageur à cheval, nourriture comprise : de Rennes à Brest par exemple en 1716, le tarif est de 87 francs pour ces deux catégories.

Au dernier rang venait le *cabas* ou carabas, majestueuse cage d'osier, attelée de 8 chevaux qui faisaient quatre petites lieues en six heures et demie pour mener l'humble solliciteur à Versailles : 26 personnes s'y entassaient, tandis que les « pots de chambre » n'en contenaient que six à l'intérieur, plus deux *singes* sur l'impériale, deux *lapins* à côté du cocher et deux *araignées* derrière, comme ils pouvaient. Dans ces « coches non suspendus, » le prix d'une place, aller et retour, de Paris à Versailles, était de 4 francs au lieu de 10 francs dans le « carrosse » et de 100 francs, plus 2 fr. 60 de pourboire, que coûtait à un grand seigneur le loyer d'une berline à six chevaux pour le même déplacement.

A l'intérieur de Paris, les prix étaient, sous Louis XV, égaux ou supérieurs à ceux de nos jours ; depuis 30 francs par jour pour le carrosse de remise, jusqu'à 3 fr. 50 l'heure pour le fiacre à glaces de bois, domicile roulant, utile à la galanterie, disaient les chansons du temps, car

Du voyage de Cythère
Il précipite le cours.

Ces voitures de place, d'ailleurs fort mal tenues, avaient des cochers turbulents, espèce « dégoûtante par la manière dont ils sont vêtus », qui, d'après une ordonnance policière de 1735, « tiennent des propos infâmes quand on leur fait des observations ».

CHAPITRE VIII

Les diligences et turgotines jusqu'au XIXe siècle.

Conflits des diverses entreprises de transport les unes avec les autres. — Les concessionnaires de coches : Hôtel-Dieu, Duc d'Orléans, Pères de la Mission, Religieuses Carmélites, etc. — Les « Carrosses suivant la Cour ». — Intransigeance des monopoles. — 216 francs d'amende à un voiturier pour avoir conduit 3 personnes de Paris à Saint-Germain. — Turgot met fin à ces procès en supprimant toutes les entreprises particulières (1775). — Un million et demi de francs de produit net en 1765, contre 1.700 millions de produit global des chemins de fer en 1913. — 2 millions 200.000 francs en 1788. — Au XVIIe siècle une voiture hebdomadaire pour les plus grandes villes. — A la veille de la Révolution, diligence quotidienne pour Lyon ; deux fois la semaine pour Bordeaux. — Turgot fait atteler les chevaux de poste aux diligences. — On demande 5.800 chevaux ; les marchands ne croient pas qu'il y en ait autant de disponibles dans tout le royaume. — Les frais de traction d'une diligence à 6 chevaux représentaient 2 fr. 10 par kilomètre. — Deux cavaliers de maréchaussée escortent la diligence, de nuit, dans les forêts. — 8 kilomètres à l'heure exigés. — Turgot est accusé de perdre les auberges de France,

en multipliant les voyages rapides. — En 1776, 27 coches par jour offrant 270 places; en 1824, 300 voitures pouvant contenir 3.000 voyageurs. — Sous Louis-Philippe, les chemins de fer transportaient 1 million de voyageurs à 100 kilomètres; en 1913, 170 millions de voyageurs à 100 kilomètres. — Le coût des places avait diminué des neuf dixièmes.

Créées séparément et toujours en vertu d'un privilège spécial, les diverses entreprises de transport étaient en guerre incessante les unes avec les autres. Les conflits se multiplièrent au XVIIIe siècle avec l'accroissement du trafic, dont témoigne la hausse des prix à chaque renouvellement des baux. En effet, les concessionnaires primitifs, grands seigneurs, fonctionnaires, congrégations religieuses, louaient leurs droits à des exploitants. Les coches de Blois, Touraine et Limousin avaient ainsi pour titulaire le Duc d'Orléans; ceux de Flandres, l'Hôtel-Dieu de Paris, les Pères de la Mission, un auditeur des comptes, etc., etc. Ces propriétaires nominaux prenaient, en cas de besoin, le fait et cause de leurs fermiers; de nouvelles « calèches » à 4 chevaux ayant été inaugurées (1667) sont aussitôt saisies, « avec défense d'en plus mettre en service », par l'agent des propriétaires de coches, carrosses et carrioles, lesquels, d'après un arrêt du Parlement, sont « les chrétiens esclaves de Tunis et Alger en

Barbarie, les pauvres enfants trouvés de la ville et faubourgs de Paris, les forçats et galériens des galères du Roi, le grand Hôpital général, les religieuses carmélites du faubourg Saint-Jacques », etc. ; en langage moderne, ce serait l'Assistance publique, propriétaire d'un chemin de fer, faisant un procès en concurrence déloyale.

Procès entre les bateliers et les maîtres de poste : les premiers sont contraints de payer une indemnité pour toute personne qui s'embarquera « *et qui aurait couru la poste* ». Aux maîtres de poste était également dû par les loueurs de voitures indépendants un droit de 30 francs par personne, mais seulement sur les routes postales. Au contraire, sur le chemin de Versailles à Paris, règnent sans partage les fermiers des « carrosses suivant la Cour ». Ailleurs, et par exemple sur la route de Castres, une chaise à deux chevaux louée par le maître de poste de Dax est confisquée par les fermiers des « Carrosses et Messageries » comme attentatoire à leur monopole. Un même sort est réservé aux loueurs de chevaux qui, « feignant d'ignorer les lois, établissent des relais pour aller le train de la poste » ; il est vrai que ces relais privilégiés sont eux-mêmes battus en brèche, au nom de la liberté, par les autorités locales ou les États provinciaux.

Un voiturier de Dieppe qui a laissé monter dans sa charrette, moyennant 2 fr. 25 centimes, trois personnes pour les conduire de Paris à Saint-Germain, surpris par le contrôleur ambulant de la ferme des voitures, est heureux de s'en tirer avec une amende de 216 francs. Ces contraventions ne sont pas moins fréquentes pour les marchandises : le courrier de Lyon avait apporté, de cette ville jusqu'à Charenton, six paniers de truffes, deux bannettes d'artichauts de Gênes et un baril d'huile. Le fermier général des messageries de Lyon fait saisir ces denrées et condamner le courrier à 300 francs de dommages-intérêts. Dommages-intérêts et amendes sont aussi infligés aux coches d'eau de Nogent, pour avoir voituré « des marchandises de poids » venant de Montereau, au préjudice des coches d'eau de Montargis qui seuls étaient fondés à faire ce transport; car ces monopoles, strictement limités, empiétaient volontiers sur les domaines les uns des autres.

Turgot mit fin à ces heurts, à ces querelles, à ces procès, en supprimant toutes les entreprises particulières (1775). La réforme était depuis longtemps dans l'air. Plusieurs de ces privilèges avaient été concédés gratis ; de ceux qu'il avait vendus à diverses époques le Trésor avait tiré des

sommes dont le total modeste atteignait environ 2 millions de francs. On calculait en 1765 que leur produit net annuel montait à 1.500.000 francs, dont 800.000 constituaient le bénéfice des fermiers.

Ces chiffres, probablement un peu inférieurs à la réalité et auxquels il conviendrait d'ajouter le produit de la poste aux chevaux, n'en sont pas moins intéressants par contraste avec les 1.700 millions de francs, produits globaux de nos chemins de fer actuels. Même après l'établissement du monopole exclusif des Messageries, le bail de cette ferme générale, dans les dernières années de l'ancien régime, n'était que de 2.200.000 francs, et il en fut fait un autre au même prix en 1788, pour neuf années, que la Convention interrompit en décrétant d'abord la régie des transports par l'État, puis leur liberté complète.

Ce service des diligences, qui nous paraît si mesquin en 1789, aurait fait l'admiration des sujets de Louis XIV cent ans plus tôt (1691), lorsqu'il n'y avait qu'*une voiture hebdomadaire* à destination des plus grandes villes, sauf Strasbourg, Bruxelles et Lyon, pour lesquelles le carrosse partait deux fois par semaine. A la veille de la Révolution, la diligence était devenue quo-

tidienne pour Lyon ; Bordeaux avait le samedi une berline à 8 places, taxées 270 francs chacune, nourriture comprise, et 187 francs sans nourriture. Cette berline était le « rapide » de l'époque ; on y payait la vitesse. Pour les bagages aussi le « chariot » prenait 1 fr. 80 le kilo « eu égard à la diligence de la route », — il mettait 10 jours, — tandis que le « carrosse » plus lent, et surtout la guimbarde qui allait à Blaye en dix-sept jours avaient des tarifs plus bas.

Lorsque Turgot arriva aux affaires, il se trouvait en France deux organismes distincts : les postes, qui avaient des chevaux et pas de voitures, les Messageries, qui avaient des voitures et peu ou point de relais. L'idée du ministre, qui paraît aujourd'hui assez simple, mais que personne avant lui n'avait eue, consista à atteler aux diligences les chevaux de poste dont l'emploi était jusqu'alors restreint aux courriers porteurs des correspondances et aux chaises de luxe. Celles-ci étant peu nombreuses, le métier de maître de poste n'était guère avantageux ; en guise de salaires, l'État les avait gratifiés d'une exemption totale d'impôt, limitée plus tard à 50 hectares de terre, puis à 100 francs seulement, parce que souvent les chevaucheurs « tenant la poste pour Sa Majesté » n'étaient que

les prête-noms de propriétaires locaux, qui se faisaient pourvoir du titre pour jouir de l'exemption.

Gagnant peu, l'effectif de leur cavalerie était assez mince; les actes officiels constatent que bien des postes sont abandonnés par leurs titulaires; les maîtres des relais voisins se voyaient forcés de faire doubles traites et, si les vacances se prolongeaient faute de candidats, les municipalités des lieux étaient tenues d'assurer le service. L'espèce chevaline ne comptait sans doute pas en France plus de 500.000 têtes, — au lieu de 3 millions d'aujourd'hui, — lorsque Turgot, pour exécuter sa réforme, manda devant lui les « maquignons » les plus expérimentés et leur proposa d'entreprendre la fourniture de 5.800 chevaux de forte race au prix de 720 francs chacun. Quoique l'affaire excédât 4 millions de francs, ils la refusèrent en disant « qu'ils ne croyaient pas qu'une si grande quantité de chevaux disponibles existât dans tout le royaume ». Le ministre se borna à inviter « les maîtres de poste qui avaient peu de chevaux, parce qu'ils sont établis sur des routes peu fréquentées, à s'en procurer davantage ».

Les chevaux se trouvèrent en effet, non sur cet avis platonique, mais en raison du supplément

de clientèle que leur apportaient les nouvelles diligences : il était stipulé que, pour la charge de 900 à 1.200 kilos, — représentant les voyageurs et les bagages, — à laquelle s'ajoutait le poids de la voiture vide, le nombre des chevaux attelés serait de 6 à 8. Au prix officiel de 31 centimes par cheval, plus les « guides » ou salaires des postillons, les frais de traction d'une diligence à six chevaux représentaient 2 fr. 10 centimes par kilomètre. Les huit places d'intérieur étant louées sur le pied de 40 centimes chacune par kilomètre, — soit 3 fr. 20 centimes, — auxquels s'ajoutait le produit des voyageurs d'impériale à 19 centimes et la taxe des bagages, l'ensemble des recettes paraît ménager aux fermiers des messageries un large bénéfice. Il est vrai qu'ils avaient à payer à l'État la redevance annuelle de 2.200.000 francs et que leurs voitures n'étaient pas toujours pleines sur la totalité du parcours.

Les commandants de maréchaussée eurent ordre de faire escorter la diligence dans les forêts la nuit, par deux cavaliers ; un commis-conducteur, muni d'un « billet d'heure », que les maîtres de poste étaient tenus de remplir à l'arrivée et au départ de chaque relais, eut pour mission d'assurer une vitesse de 8 kilomètres à l'heure « dans

les chemins les plus difficiles ». Des inspecteurs avaient droit de réformer les chevaux incapables qui devaient être remplacés dans les trois semaines. Turgot se proposait de constituer, au moyen du prélèvement d'un sixième des recettes, un fonds d'indemnité pour les pertes de chevaux et de pension pour les employés. Il dut renoncer à imposer cette charge à l'exploitation nouvelle.

Le ministre fut accusé de perdre les auberges de France en multipliant les moyens de voyager rapidement; bien que sur de grandes lignes, comme celle de Bordeaux, la diligence ait continué jusqu'en 1814 à s'arrêter la nuit pour repartir à 4 heures du matin. Quelques critiques chagrins reprochèrent aux Turgotines leur caisse trop étroite, leur marchepied trop haut et incommode pour les femmes; néanmoins, les résultats obtenus excitèrent l'admiration des étrangers : les princes de Tour-et-Taxis, concessionnaires renommés des postes allemandes, étaient dépassés. « La diligence en France », écrivait un Russe, Karamsine, « n'est pas plus chère et est incomparablement meilleure qu'en Allemagne ». Le changement de chevaux ne prend aucun temps, ils attendent tout harnachés devant la porte et souvent les voyageurs n'ont pas le temps de descendre; « en 50 heures, nous avons par-

couru 65 lieues, » allure du reste plutôt modérée.

Pourtant, au dire de l'Allemand Heinrich Storch, « quand la route est difficile, la distance entre les relais n'est que de deux lieues et, comme on change souvent de chevaux, on va toujours au galop. Les voitures, bien que très lourdes encore, ont été suspendues par des courroies. L'intérieur contient 10 personnes, 3 en avant, 3 en arrière, et 2 entre chaque partie latérale ; de chaque côté, une grande fenêtre et deux petites. Au milieu, il y a toujours assez de place pour installer une petite table et caser les chapeaux et petits paquets. Bonnes routes, bons chevaux, voitures commodes, tout est réuni pour rendre un voyage en France agréable au possible... Le milieu des routes françaises est pavé de pierres taillées en cubes qui forment le passage le plus uni et le plus résistant... »

Un ménage anglais, sir John Carr et sa femme, qui traversent la Normandie sous le Consulat dans une diligence, « produit de la première enfance de l'art des carrossiers, » sont étonnés de voir les sept petits chevaux, qui la traînent, trotter en faisant six à sept milles à l'heure. Le postillon monté sur le « porteur » de gauche, ayant à sa droite un limonier et un cheval « en galère » et guidant les quatre autres attelés par

paire, conduit seul tout l'équipage. Son long fouet flexible à la main, un sale bonnet de nuit et un vieux chapeau à cocarde sur la tête, il a les jambes plongées, en guise de bottes, dans de longs tubes rigides de bois et de fer rembourrés à l'intérieur. Sur l'impériale, le conducteur responsable de la sécurité des bagages ; à l'avant ou aux portières galopent, coiffés du casque romain, quelques chasseurs pour tenir les brigands en respect.

Telle demeura sous le premier Empire la diligence chantée par Désaugiers, qui, de la rue Notre-Dame des Victoires, à Paris,

> Part pour Mayence,
> Bordeaux, Florence
> Ou les Pays-Bas...
> Adieu mes petits !
> Les chevaux hennissent,
> Les fouets retentissent,
> Les vitres frémissent,
> Les voilà partis...

Chaque matin, à cinq heures, ce quartier général des Messageries était témoin de plus d'épisodes émouvants, niais ou gais, que n'en offrent toutes nos gares actuelles. Les adieux des personnes qui se quittaient pour aller à 50 lieues étaient plus déchirants que ceux des passagers

qui s'embarquent présentement pour la Chine. Les silhouettes que dessine en 1813 l'*Hermite de la Chaussée-d'Antin* : l'actrice, engagée pour une tournée de province, voyageant dans l'intérieur avec son « entrepreneur de succès », ou claqueur, dans le panier; le débiteur fugitif, que quatre recors munis d'une contrainte viennent, au moment où l'on ferme les portières, inviter à se rendre à Sainte-Pélagie; le barbon à qui sa gouvernante ôte soigneusement sa perruque et frotte la tête avec une flanelle, sont des espèces qui semblent plus que centenaires.

Mais c'est surtout le nombre des voyageurs qui a changé : lecture était donnée à l'Institut, en 1824, d'un mémoire constatant triomphalement « qu'en 1776 il existait 27 coches offrant 270 places, tandis qu'*aujourd'hui* nous possédons 300 voitures pouvant contenir 3.000 voyageurs ». Notre « aujourd'hui » à nous compte, sur l'ensemble des réseaux français, 12.400 trains de voyageurs par jour, dont plus de 800 au départ de Paris. Pour aller à Lyon, par exemple, le public dispose quotidiennement de 6.000 places, au lieu de 44 en 1850, de 16 en 1810 et de 7 en 1790.

Dans leurs 31.000 wagons de toutes classes, remorqués par des locomotives dont la puissance

sans cesse grandissante, de 150 chevaux au début, atteint maintenant 850 chevaux-vapeur, l'ensemble des chemins de fer français qui, sous Louis-Philippe, voituraient annuellement 112 millions de voyageurs-kilométriques, en d'autres termes 1 million de voyageurs faisant chacun une centaine de kilomètres, transportent aujourd'hui 17 milliards de voyageurs kilométriques, c'est-à-dire 170 millions de personnes accomplissant un parcours moyen annuel de 100 kilomètres.

Et tandis que leur clientèle devenait 170 fois plus nombreuse, le prix, dans nos véhicules modernes, s'abaissait des neuf dixièmes : au lieu des 40 centimes par kilomètre que coûtait une place d'intérieur dans les diligences de l'ancien régime, il n'était perçu par les chemins de fer de 1913 que 4 centimes en moyenne, impôt compris. Il paraît au premier abord invraisemblable, — bien que, sur 100 voyageurs, il y en ait 72 de troisième classe, 21 de seconde et 7 seulement de première, — que la moyenne ressorte à 4 centimes par kilomètre, lorsque les tarifs sont respectivement de 5, 7 et demi et 11 centimes, pour les trois classes du réseau français. Cela tient à ce que, par suite des réductions consenties sur les aller et retour, abonnements, trains de plaisir, billets de famille, enfants, etc., un tiers

seulement des voyageurs paient le prix intégral.

Quant à l'État, qui encaissait, au temps de Louis XVI, 2.200.000 francs de la ferme générale des messageries, il reçoit aujourd'hui des chemins de fer 150 millions d'impôts sur les transports, les titres, etc., sans parler des 85 millions d'économies que lui procure le cahier des charges sous forme de transports gratuits.

CHAPITRE IX

Les Chaises de Poste.

De Paris à Neuchâtel, en Suisse, en chaise à porteurs. — Les carrosses à six chevaux. — Voyages de Mme de Sévigné à Dol, ou en carrosse sur la Loire. — « Une dame très honnête voudrait trouver une place pour aller à frais communs, à Poitiers ou à La Rochelle. » — Le sens originaire du mot « postes », relais de chevaux. — Commodité gouvernementale et police diplomatique. — « Stations de gîte ». — Brusquet, le bouffon de Henri II, « capitaine » de cent chevaux, loués 10 francs par jour. — 241 maisons de poste en 1584. — L'invention de la « chaise » (1665) permet de ne plus « courir la poste » à franc étrier. — « Bidets » et « malliers ». — « Chaise de Crenan » dépassée par le « Soufflet ». — Défense de voyager à deux, « ce qui causerait la ruine des chevaux ». — Un « abus » consistant à faire atteler à des « berlines » quatre chevaux de poste, est flétri par ordonnance de 1708. — Les prohibitions se renouvellent jusqu'en 1725. — 50 kilos de bagages. — Défense de donner des chevaux sans « billet ».

Cette révolution bienfaisante des chemins de fer, — et c'est là son caractère commun avec la

plupart de celles que la science a suscitées, — égalise les jouissances en les multipliant. Au riche, au bourgeois aisé, elle n'a porté nul préjudice, puisqu'il va plus vite et à moindre prix ; mais elle lui a enlevé le privilège de sa fortune en donnant à tous la faculté de voyager à bon marché, commodément et avec la même rapidité. C'est un mouvement inverse à celui qui s'était produit depuis le moyen âge jusqu'au XVIIIe siècle, où l'écart n'avait cessé de grandir entre les classes sociales au point de vue des modes de locomotion.

La duchesse de Nemours, « magnifique, dit Saint-Simon, et qui sentait fort sa grande dame », part de Paris pour Neuchâtel en Suisse dans sa chaise à porteurs, « avec force carrosses, grands équipages et un chariot derrière rempli de 16 porteurs pour relayer ». A cette manie de se singulariser la France de 1699 offrait des obstacles naturels devant lesquels il fallut plier. Quand les chemins devenaient trop mauvais, on plaçait la chaise sur un chariot. La princesse, au retour, usa tout bonnement d'une voiture et d'un bateau depuis Auxerre ; mais elle reprit sa chaise pour rentrer à Paris dans son hôtel, environnée de 12 valets de pied et escortée de trois carrosses. Pour unique qu'elle soit, cette folle équipée révèle l'état d'âme d'une époque et d'un milieu.

Pour les gens de qualité, atteler alors six chevaux à leur carrosse de voyage n'était pas un luxe inutile ; il en restait souvent en route ; un cheval se noyait à l'abreuvoir ; deux juments dételées, après une chute, s'échappent et l'on ne sait ce qu'elles sont devenues. Pareilles mésaventures sont plus rudes que l'éclatement d'un pneu d'automobile aujourd'hui. Mme de Sévigné conte son voyage de Dol, très heureux, bien qu'elle ait versé deux fois dans un étang avec son cousin de Coulanges, qui sait parfaitement nager et l'a tirée d'affaire « sans accident », dit-elle, c'est-à-dire sans que personne y restât ; le reste comptant pour peu de chose. Une autre fois, à la descente de la Loire, le corps du grand carrosse mis sur le bateau devient pour la marquise cabinet de lecture ambulant, cuisine aussi, car il s'y trouve un petit fourneau et l'on mange sur une planche. Que peut-on souhaiter au delà ! « Voyez un peu, écrit-elle, comme tout s'est raffiné sur notre Loire (1680). »

Le citadin du XVIIIe siècle, médiocrement fortuné, se rendait à sa maison de campagne en charrette à bœufs ou sur une monture affublée d'une vaste selle garnie de tout un attirail de sacoches et de portemanteaux. Pour les longs parcours, on cherchait des associations : « Une

dame très honnête, disent les *Annonces-Affiches* de 1788, voudrait trouver une place pour aller, ces jours-ci à frais communs, à Poitiers ou à La Rochelle ». Nombre d'insertions de cette sorte paraissent dans chaque numéro. Mais un seigneur comme le duc de Croÿ, quittant Paris pour son château de l'Hermitage en Flandre, accompagné de tous ses gens et de ses chevaux de main, partait en quatre voitures, dont une pour son fils avec sa nourrice et ses deux gouvernantes.

Dans leurs déplacements ordinaires, les gens riches prenaient la poste. Ce mot de « postes », synonyme pour nous d'organe de transmission des lettres, avait à l'origine un tout autre sens. Il désignait des relais à organiser de distance en distance, pour louer des chevaux aux coureurs du Roi et forcer les envoyés des princes étrangers à n'en pas louer d'autres, afin que leur passage étant ainsi partout signalé, ils ne pussent s'écarter de leur route. Mesure de commodité gouvernementale et de police diplomatique, tel fut en 1464, le but que visait un arrêt du conseil de Louis XI, où l'histoire a, *bien à tort*, voulu trouver l'institution de la « Poste aux lettres ».

Les messagers qui, depuis longtemps, portaient les lettres des particuliers en demeurèrent *exclusivement* chargés pendant près de deux siècles.

Ils partaient, les uns à date fixe, les autres à leur convenance. Malherbe écrit de Caen (1621) : « Il n'est pas de nos messagers comme de ceux des autres universités qui ont leurs journées réglées. Les nôtres n'ont ni gages, ni privilèges, et, par conséquent, ils font leur voyage quand cela leur semble bon ; mais, pour cela, ils ne laissent pas d'être souvent à Paris, et sans une malchance extraordinaire il est malaisé qu'on aille au *Fer-à-cheval* (rue Aubry-le-Boucher) sans y trouver quelqu'un ». Ce fut seulement à partir de 1653 que le port des « ordinaires », facultatif depuis une vingtaine d'années, devint obligatoire pour les maîtres de poste ; obligatoire en théorie du moins, car le nouveau système mit cent ans à se généraliser : de Lyon à Marseille et à Montpellier, on ne commença que sous Louis XV, en 1741, à confier le service des malles de lettres aux maîtres de poste, tenus de fournir les chevaux nécessaires.

Jusqu'à la fin de la monarchie, bien que passagèrement réunies sous une direction unique, la poste aux lettres et la poste aux chevaux demeurèrent distinctes. Cette dernière, la seule dont nous nous occupons aujourd'hui, mit elle-même près de 150 ans à prendre corps : il était facile de nommer un conseiller, grand maître des coureurs

de France, et de lui attribuer des gages de 64.000 francs, supérieurs, si tant est qu'ils aient jamais été payés, au traitement de notre ministre des Postes et Télégraphes ; mais il l'était beaucoup moins, au XVe siècle, d'établir, d'un trait de plume, « de 4 en 4 lieues, personnes séables pour entretenir 4 ou 5 chevaux de légère taille, bien harnachés et propres à courir le galop ». Ces maîtres de poste, tenus de monter en personne, devaient être payés sur le pied de *un franc par kilomètre* « pour chaque cheval qu'ils bailleront, y compris celui de la guide qui conduira le courrier ».

Le tout demeura *sur le papier* durant quelque cent vingt ans. Avant les soi-disant Postes de 1464, il y avait déjà des « stations de gîtes » confiées à des « Maîtres tenant les chevaux courant pour le service du Roi ». Ces « chevaucheurs de l'écurie », si l'on admet que les deux titres fussent synonymes, auraient augmenté sous Louis XI, puisqu'ils étaient, en 1483, au nombre de 234 portant les armes royales en enseigne sur l'épaule. Réduits à 120 sous Charles VIII et Louis XII, ils avaient pour chef le valet de chambre Jean du Mas, seigneur de Saint-Hilarion, qualifié de « contrôleur général des postes ».

Brusquet, le bouffon de Henri II, commandait à un personnel à peu près égal. Il avait eu l'idée

d'organiser, à Paris, une poste d'environ 100 chevaux, — « capitaine de cent chevaux légers », comme il s'appelait en riant, — loués 10 francs par jour aux Français et 12 fr. 50 aux étrangers. Il s'enrichit fort à ce trafic, « car, dit Brantôme, il n'y avait pour lors nulles coches de voiture, ni chevaux de relais comme pour le jourd'hui, ni de louage que fort peu ». D'après un état de 1584, il existait 211 « maisons de postes, où devaient se trouver toujours 2 chevaux et 2 hommes pour porter le service du Roi ». Ce n'était guère et l'on voit un édit de 1625 insister pour qu'il fût établi des relais espacés de 4 en 4 lieues, ce qui n'advint que plus tard et fort lentement.

Les chevaux manquaient au début du règne de Henri IV : « Nos sujets ne peuvent vaquer à leurs affaires, dit un document de 1597, sinon en prenant la poste, qui leur vient à excessive dépense, ou les coches, qui ne peuvent être établis partout et sont d'ailleurs si incommodes que peu de personnes veulent s'en servir... » Or courir la poste à franc étrier n'était pas jugé non plus très confortable.

Ce fut une date dans l'histoire des transports (1665) que l'invention de la « chaise », ou mieux du fauteuil à deux roues, porté sur un châssis, auquel les gens délicats et opulents purent atteler, sinon les *bidets* réservés aux cavaliers, du moins

des *malliers* de plus forte espèce. Cette idée surprit tout le monde par sa nouveauté. Elle appartenait au marquis de Crenan, grand échanson, qui en tira bon parti en vendant, — 1.000 francs la pièce, — ou en louant, à tant le kilomètre, les véhicules qu'il avait fait construire. Très vite, il fut dépassé ; à la « chaise de Crenan » succéda le « soufflet » à deux places. Puisqu'on courait la poste en voiture pourquoi ne pas la courir à deux ? L'autorité intervint : défense formelle de se mettre deux dans un « soufflet », ce qui « causerait la destruction des chevaux et la ruine des postes ».

La clientèle aristocratique n'en tint compte ; bien mieux, elle eut la « folie » de remplacer la chaise à deux roues par une berline. Pareil désordre pouvait-il être toléré ? « Depuis quelque temps, dit une ordonnance royale de 1708, plusieurs particuliers ont introduit *l'abus* de faire atteler à des voitures à quatre roues, dites *berlines*, 4 chevaux de poste avec lesquels ils prétendent faire la même diligence que dans les chaises à une personne seulement ; outre la pesanteur de ces voitures, elles sont encore chargées de coffres, de malles et de laquais derrière ; en sorte que les chevaux de poste, trop faibles pour tirer lesdites voitures, succombent (?)

et que les routes les plus fréquentées du royaume se trouvent démontées... » Il était en conséquence interdit à la poste de donner des chevaux pour les berlines... « *à moins* que leurs maîtres n'eussent une permission expresse », qui sans doute ne leur a jamais fait défaut.

Pareilles prohibitions se renouvellent périodiquement jusque vers 1725, où, sans doute, l'autorité s'avoua vaincue. Il en fut de même pour les bagages mis sur les chaises de poste, dont le poids avait été longtemps limité à 50 kilos; l'excédent, après pesage réglementaire, devant être ôté. Les voyageurs étaient d'ailleurs responsables des bêtes qui, par leur faute, éprouvaient quelque dommage. Sur un placet présenté au Roi par le maître de poste de Villepreux, le duc de Saint-Simon, alors mestre de camp de cavalerie, recevait du secrétaire d'État de la guerre ordre de Sa Majesté de « satisfaire » ce maître de poste auquel il avait crevé un mallier.

Le gouvernement avait intérêt à protéger le monopole, il en surveillait l'exercice, et par là se tenait au courant du mouvement des voyageurs étrangers dans le royaume. En certaines occurrences, il suffisait, pour arrêter toute communication, d'envoyer défense à toutes les postes « de donner des chevaux sans billet ».

CHAPITRE X

Le voyage en poste ; maîtres, chevaux et tarifs.

Les maîtres de poste du XIXe siècle, avant les chemins de fer. — Leurs prédécesseurs sous Louis XIII. — Une heure et demie, l'hiver, pour 2 lieues. — Statistique des chevaux de poste en 1702. — Ecuries peu garnies ; postes de 2 chevaux. — Maîtres de postes honoraires. — « Brûler un relais ». — Le « briska ». — Le « Courrier de Lyon ». — Rôle de la poste dans les romans du XVIIIe siècle. — Les postillons ont droit au milieu de la chaussée. — Tarif variable : le « livre de poste », les Amadis » ou « Solitaires ». — Cabriolets à « cul de singe ». — *Dormeuses*, *birouches*. — Le cheval que l'on paie toujours et que l'on ne voit jamais. — « Doubles guides » pour le galop. — La famille Smollet, en poste de Paris à Lyon.

Les maîtres de poste de Louis-Philippe, dont certains, aux environs de Paris, entretenaient 80 et 100 chevaux dans les années qui précédèrent la construction des chemins de fer, nous donneraient une idée très fausse de leurs prédécesseurs d'avant 1789. Quoique la vitesse eût

augmenté depuis le règne de Louis XIII, où la règle était de faire deux lieues, l'hiver en une heure et demie, l'été en une heure, on n'était pas sûr d'aller grand train, même à la fin de l'ancien régime, en dehors des grands chemins de Paris aux principales villes du royaume. Sur les routes transversales ou secondaires, la poste, tenue par un aubergiste-cultivateur, disposait de quelques chevaux qui travaillaient aux champs et qu'on allait y chercher en cas de besoin. Souvent, dans les provinces du Midi, les chevaux étaient remplacés par des mules, solides mais très lentes.

Lors des déplacements de la Cour au XVIIIe siècle et par exemple pendant le séjour du Roi à Fontainebleau, c'était une affaire d'assurer les communications avec Paris et Versailles. Il fallait emprunter des chevaux de toutes les routes à vingt lieues à la ronde. On serait surpris de la difficulté de réunir à cette époque un effectif assez modeste en somme d'animaux de selle et d'attelage, si l'on ne savait combien les écuries des maîtres de poste étaient peu garnies. Nous pouvons nous en rendre compte en lisant les rapports des inspecteurs au ministre des Affaires étrangères, M. de Torcy, chargé de la surintendance (1702) : aux environs de Paris, Le Bourget,

avec 27 chevaux, était le mieux monté de toute la France. Soissons et Metz viennent ensuite avec 20 têtes (14 bidets et 6 malliers), puis Lyon et Limoges avec 17 seulement. Reims, Nevers, Essonne et Verdun ont chacun 15 chevaux, mais beaucoup de ces animaux ne valent pas grand'-chose : sur les 13 recensés à Meaux 4 malliers et 2 bidets sont « tout à fait ruinés ; » sur les 10 de La Ferté-sous-Jouarre 9 ont « les jambes fort travaillées ». Les routes sont mauvaises, quelques-unes inondées ; prétend-on passer par les champs riverains, les habitants, furieux, vous jettent des pierres ; à Thionville l'inspecteur en a reçu.

Les postes n'étant pas destinées aux résidents mais aux passagers, on s'explique que les chefs-lieux de province ne soient pas mieux garnis que de simples villages, qu'Orléans n'ait que 11 chevaux tandis que La Ferté-Saint-Aubin en a 13 ; Moulins, Fontainebleau ont 10 chevaux, Mézières en a 7, Clermont-Ferrand 6, Châteauroux 5, Riom, 3.

Ce dernier chiffre, exceptionnel sur les lignes de l'Est et du Centre, où la moyenne est de 9 chevaux, est assez fréquent dans l'Ouest ; non seulement il se voit en Normandie des postes *de 2 chevaux*, — Bernay, Laigle, Mortain, — et

de 3 ou 4, — Argentan, Falaise, Avranches, Pontorson, Séez, — mais les chiffres médiocres des bonnes villes, — Caen 8 chevaux, Alençon 6, — indiquent que dans cette région la poste n'est guère achalandée. L'inspecteur, après 6 lieues de trajet depuis Caen, arrive à Bayeux où, dit-il, il ne trouve ni chevaux ni personne pour en fournir : même aventure à Tinchebray, à Condé-sur-Noireau, où la poste est abandonnée ; parfois le titulaire, prévenu d'avance, rassemble au hasard trois quadrupèdes, d'ailleurs incapables de service, et quelques mauvaises selles pour simuler l'écurie qui doit justifier son titre et son privilège. Par ces documents officiels, nous apprenons combien sommaire était encore l'organisation de ce temps-là.

Elle ne laissait pas de souffrir déjà des vices inhérents à toute entreprise de transport, et nos contemporains qui déplorent la disparition fréquente des colis postaux de gibier, confiés aux compagnies de chemins de fer, liront sans étonnement que dès 1702, les postillons de la route de Verdun volaient des gelinottes que les pourvoyeurs du Roi faisaient venir de Lorraine pour Sa Majesté.

On s'explique, d'après ce qui précède, que parfois, sur les meilleures routes postales, lors-

que le voyageur pressé arrivait au relais, l'écurie se trouvât vide; il obtenait, en payant doubles guides au postillon, de continuer avec le même attelage en « brûlant un relais ». Si la même pénurie se reproduisait, comme un postillon ne pouvait, aux termes du règlement, être forcé d'aller plus loin, il fallait attendre dans un bourg perdu et dans une mauvaise auberge. Cette absence des chevaux est liée aux péripéties usuelles des romans d'aventures au XVIIIe siècle. L'amoureux qui enlève sa belle ou le personnage qui veut se soustraire aux recherches, enlève aussi les chevaux d'une ou de deux postes, pour arrêter ceux qui le poursuivent. Pour faire perdre sa trace, il renvoyait les chevaux en plein champ et allait reprendre une autre poste transversale.

Seuls les courriers des malles de lettres, marchant nuit et jour, trouvaient à n'importe quelle heure un postillon de garde qui les attendait avec des chevaux tout sellés; ce courrier prenait dans son « briska », à côté du poisson dont il faisait commerce, un compagnon ainsi transporté rapidement à prix réduit. Plus tard, il disposa d'un coupé à trois places, toujours retenu longtemps d'avance, et occupait lui-même avec ses dépêches le « cabriolet » avant;

tel le « courrier de Lyon » assassiné en 1796. Sous le Consulat, an IX, les recettes faites dans les voitures-malles montèrent à 240.000 francs.

Les voyageurs qui ne voulaient pas perdre de temps au relais se faisaient précéder d'un postillon à cheval, ayant mission de veiller à ce que tout fût prêt à leur arrivée; les autres en étaient quittes pour réveiller le maître de poste, dont la femme ou la fille les aidaient, s'ils avaient faim, à confectionner un plat d'œufs ou à griller des côtelettes.

La poste avait ce privilège qu'on devait laisser à ses postillons en habits bleus, galonnés et bordés de rouge, le milieu pavé de la chaussée. Le claquement de leur fouet, mêlé au bruit joyeux des grelots, faisait écarter les autres voitures. Lorsque deux chaises voyageant en sens inverse se rencontraient entre deux relais, on faisait un échange de chevaux et de postillons; si les chevaux arrivés au relais ne trouvaient pas de voiture de retour, ils revenaient haut-le-pied à leur résidence. Les relais étaient espacés de 16 à 20 kilomètres, soit deux postes à deux postes et demie; quoique les voyageurs eussent en leur possession le livre de poste, où se trouvaient marquées toutes les routes de France et de l'étranger, avec indications des relais et des prix, comme

nous avons aujourd'hui le *Livret-Chaix* et l'*Indicateur des chemins de fer*, le règlement avec les postillons toujours gais, généralement polis, mais souvent ivres, n'en était pas moins ennuyeux et compliqué. Le tarif variait suivant le nombre des chevaux, des postillons et le type des véhicules.

Ceux-ci sont tantôt des « *Amadis* » ou « *solitaires* » à une place, — le propriétaire envoyait ses malles par la diligence, ne gardait qu'un portemanteau et partait en robe de chambre et en bonnet de nuit, — tantôt des cabriolets « à cul de singe », des chaises à deux places montées sur ressorts « à écrevisses », avec avant-trains ajoutés à volonté, tantôt des « dormeuses », des « birouches », diligences anglaises, des berlines à quatre portières « avec glaces coulant à fond », des « gondoles », ainsi nommées à cause de leurs caisses ovales, ou du mouvement que la vitesse leur communiquait en les faisant ondoyer comme des barques sur leurs longues soupentes.

La chaise à deux roues comportait deux chevaux seulement; mais, si elle était occupée par deux voyageurs, un cheval supplémentaire était théoriquement obligatoire. On transigeait en le payant un peu moins cher, *bien qu'il ne fût pas fourni*. Ce troisième cheval que l'on paie toujours et que l'on ne voit jamais était un sujet de

plaisanterie courante. Pour être mené rondement, le plus sûr était de donner « doubles guides » aux postillons qui, dans ce cas, ne quittaient pas le galop.

Les touristes ne voyageant pas la nuit faisaient rarement plus de vingt lieues. Le docteur Smollet est de ce nombre ; s'il court la poste de Paris à Lyon sur la fin du règne de Louis XV, c'est par souci de confort et non de rapidité ; il veut se lever, manger et se coucher à ses heures et à sa guise, bien qu'il grogne platoniquement sur les prix : « Le maître de poste fournissant seulement les chevaux et les guides, vous devez, dit-il, vous munir d'une bonne voiture ; si quatre personnes y prennent place vous êtes obligé de prendre 6 chevaux et deux postillons ». C'est dans cet équipage que Smollet quitte Paris, son domestique galopant derrière sa berline, ce qui ne coûte pas plus cher que le faire asseoir sur le siège, où sa présence eût légitimé la taxe supplémentaire d'un cheval.

« Vous payez double pour le premier relais au sortir de Paris et quadruple pour le relais de Fontainebleau, quand la Cour y séjourne, ainsi que pour le relais d'arrivée à Lyon. On appelle cela la poste royale, et c'est sans aucun doute une scandaleuse exaction. Le peuple de ce pays

dîne à midi, et les voyageurs trouvent toujours un ordinaire préparé à chaque auberge. Ils s'assoient à table d'hôte et dînent à tant par tête... » En général 3 fr. 50 le dîner et 4 fr. 50 le souper, compris le logement. « Si vous mangez dans votre appartement, ces chiffres doublent. Ma famille et moi nous ne pouvions nous passer de notre thé et de nos *toasts* le matin, et je n'ai pas un estomac à manger à midi. Pour ma part, je déteste la cuisine française et l'abominable ail avec lequel tous les ragoûts, dans cette partie du pays, sont fortement assaisonnés. Nous fîmes un plan différent : avant de quitter Paris, nous achetâmes un stock de thé, chocolat, langues préparées ou saucissons de Bologne ; à 10 heures du matin nous arrêtions pour le *breakfast* à quelque auberge où l'on trouvait pain, beurre et lait ; nous y commandions aussi un ou deux poulets rôtis que l'on plaçait dans le coffre de la voiture. avec pain, vin et eau. A deux ou trois heures de l'après-midi, pendant qu'on changeait les chevaux, nous étalions la nappe sur nos genoux et nous dînions sans cérémonie, en y joignant un dessert de raisin. »

Ce voyage, en comptant la location de la voiture, — 480 francs, — et toutes les dépenses de route, revint à 1.920 francs.

CHAPITRE XI

Les Auberges et Hôtelleries.

Prix des bons hôtels à Lyon, sous Louis XV. — 75 francs par jour pour un ménage. — Opinion d'Erasme, au XVIe siècle, sur les auberges de France et d'Allemagne. — Montaigne et Mabillon en Suisse. — Jugements contradictoires. — « Maisons d'étrangers » sous la Révolution. — « La belle hôtesse a pratique avec des garnements ». — La France « patrie des étrangers ». — 8 fr. à Tours, pour le petit déjeuner en 1784. — 400 punaises à l'hôtel Saint-Julien, à Nantes. — Le patron de l'hôtel d'York à Paris, fait danser ses domestiques pour divertir les voyageurs. — Les lits inférieurs en nombre à celui des hôtes. — Nécessité de coucher avec des inconnus. — Le « mauvais coucheur ». — Les auberges de France d'après Locke au XVIIe et Arthur Young au XVIIIe siècle. — « Si vous étiez venu, il y a seulement trois semaines, citoyen, vous auriez eu de la moutarde. » — « On loge à pied et à cheval. » — Les « Baigneurs. » — L'écart augmente entre les hôtelleries de luxe. — Prix des repas et des chambres, au moyen âge et aux temps modernes. — Hôtels du *Pont-sans-Pareil*, de *Toscane*, de *Courlande*. — Appartements à 520 francs par semaine.

La première auberge où se présente la famille Smollet, à son arrivée à Lyon, lui demande 27 francs par jour « pour un appartement composé de trois médiocres chambres au troisième étage », plus 72 francs pour le souper et le dîner et 7 francs pour son domestique. « J'en aurais eu pour 100 francs par jour sans compter le breakfast et le café de l'après-midi. Je fus si suffoqué de cette volerie que, sans répondre un mot, nous nous fîmes conduire à une autre auberge où je suis maintenant. Je paie 75 francs par jour, je suis très mal logé et très médiocrement nourri; j'aurais pu économiser moitié en mangeant comme et avec tout le monde; mais c'est un plan que ni ma santé, ni celle de ma femme, ne me permettait de suivre. »

Les loyers étaient chers à Lyon et ils augmentèrent fort sous Louis XVI; celui de l'hôtellerie du Parc, la plus fréquentée de la ville, passa, de 1778 à 1787, de 22.000 à 40.000 francs. Sans doute les prétentions des hôteliers lyonnais avaient haussé depuis le XVIe siècle, où Érasme, surpris de leur bon marché, déclarait ne pas comprendre comment ils peuvent traiter avec cette abondance pour un prix si médiocre : « On croirait, dit-il, qu'ils y mettent du leur plutôt que de chercher à amasser du bien ». Il n'en était

pas de même des « hôtes » d'Allemagne, gens de qualité parfois qui, toujours au dire d'Érasme, se montraient arrogants vis-à-vis de la clientèle et lui mettaient volontiers le marché à la main : « Si vous n'êtes pas content, vous tenez le remède, allez ailleurs ».

En Suisse, au contraire, Montaigne se montre fort satisfait des hôtels où, dans les salons appelés « poêles », tendus de cuir gaufré et ornés de volières, on joue de l'orgue, de la viole et de l'épinette. « Lorsqu'on arrive dans une auberge suisse, écrit cent ans plus tard (1682) le bénédictin Mabillon, l'hôte et l'hôtesse vous tendent la main et vous assurent qu'il ne pouvait venir personne chez eux qui leur fût plus agréable. » Ces bons procédés n'empêchaient pas que, dans la salle à manger, les mouches étaient en si grande abondance qu'il fallait s'en défendre avec un petit balai.

Les mots, suivant les caprices de la langue, se renouvellent plus ou moins vite que les choses ; tantôt les *mêmes choses* se sont exprimées suivant les époques par des mots différents ; tantôt des mots immuables continuent à désigner des *choses transformées*. C'est ainsi que le mot d' « hôtel » s'est maintenu de l'Hôtel-Dieu à l'Hôtel-Palace, bien que les rites de l'hospitalité et aussi sa

forme et ses prix aient changé depuis 700 ans. L'hôte, sacré pour les peuples antiques, n'est plus regardé de nos jours comme « envoyé des dieux » que par les aubergistes dont il alimente le commerce. Les nations civilisées sont peu tendres aux nomades pauvres, dits « vagabonds »; c'est chez elles désobéir à la loi que de ne pas demeurer quelque part. Aux nomades riches dits « cosmopolites » l'abri tarifé que réservent les caravansérails modernes n'a rien de commun avec celui que nos pères trouvaient dans les « hôtels » ou, quand ce terme aristocratique fut passagèrement proscrit à l'époque révolutionnaire, dans les « maisons d'étrangers. »

Un édit fiscal de 1628 imagina, sans succès d'ailleurs, d'ériger en offices héréditaires la profession des hôteliers; cela n'eût pas égalisé leurs talents ni leur humeur dont les jugements contradictoires des voyageurs nous attestent l'extrême variété. « Avec quelle joie le soir, quand vient la fin de l'étape, dit un bourgeois du temps de Richelieu, n'aperçoit-on point l'hôtellerie et comme on admire la prudence et humanité de celui qui, le premier, inventa de bâtir semblables lieux sur les grands chemins où un homme harassé, et mouillé, quoique étranger et inconnu, est aussi bien traité qu'en sa maison. » Il n'était

pas toujours aussi bien traité, lorsque « la belle hôtesse a pratique avec des garnements qui, la nuit, dévalisent les voyageurs ».

Les maîtresses d'hôtel, servantes, etc., écrit un Anglais sous Louis XV, « n'accueillent pas les étrangers avec complaisance, ne viennent pas à leur rencontre ; il faut demander plusieurs fois une chambre pour l'obtenir!... » Au contraire, un Italien, la même année (1763), vante la chère que l'on fait dans nos auberges, la promptitude avec laquelle on est servi, les lits excellents, l'air modeste de la personne qui vous sert à table, personne la plus accomplie de la maison, dont le maintien et les manières inspirent le respect au libertin le plus éhonté. Qui voit avec plaisir les valets en Italie avec leur effronterie et leur insolence? « De mon temps, on ne savait en France ce que c'était que surfaire; c'était véritablement la patrie des étrangers. »

Tout flatteurs qu'ils soient pour notre amour-propre national, ces éloges ne sauraient être acceptés sans réserve : à Tours, en 1784, une voyageuse ne trouve pour souper que « les restes d'une carpe laissée sans doute par de précédents convives auxquels l'odeur avait suffi » ; elle préfère se contenter d'un morceau de pain. Un déjeuner composé « de deux petits pains, d'un

peu de beurre, de trois cuillerées de lait, de sucre jaunâtre et d'eau bouillante (j'avais mon propre thé), nous est compté 8 francs et tout à l'avenant ». La propreté de l'hôtel Saint-Julien, à Nantes, laissait gravement à désirer : « nos lits fourmillaient de punaises, ma femme de chambre et moi en tuâmes 64 : deux jours après, on démonte les lits et on tue près de 400 punaises ; jamais, depuis le commencement de notre voyage, nous n'en avions vu en telle abondance. » Chaque nuit, pendant une semaine de séjour, leur massacre partiel continua avec succès.

C'est d'hier ou d'avant-hier seulement, depuis le regain de clientèle apporté par la circulation automobile, que les punaises ont disparu dans les petites villes ; il y a longtemps en revanche qu'à Paris un patron n'offre plus, comme sous Louis XVI aux voyageurs de l'hôtel d'York, rue Jacob, ce divertissement délicat et gratuit de voir danser ses domestiques dans la grand'salle.

Un touriste actuel ne noterait plus, comme Gaspard Dollfus en 1663, que l'hôtellerie de Flandres à Paris est un bon gîte, parce qu' « il s'y trouve *seul dans une belle chambre* avec un lit bien monté » ; la jouissance d'une chambre et d'un lit nous paraissent banales et constituant pour chacun le minimum de confort et de mobi-

lier. Erreur! Sans parler des petites auberges comme celle où Mme de Sévigné ne trouvait pour lit que de la paille fraîche « sur quoi, raconte-t-elle, nous avons tous couché sans nous déshabiller », les lits étaient généralement en nombre inférieur à celui des hôtes ; d'où nécessité de coucher souvent avec des inconnus.

L'expression de « mauvais coucheur » ne se prenait pas jadis au figuré ; car lorsqu'on avait, par une civilité assez ordinaire, « offert la moitié de son lit » à un survenant tardif, affligé d'un naturel égoïste ou agité, on risquait de passer une nuit sans sommeil. Et comme la pièce principale, qui servait aussi de salle à manger, était toujours garnie de plusieurs lits on se trouvait, en cas de presse, sept ou huit voyageurs de différents sexes à coucher dans la même chambre. Que les gens aisés apportassent leurs draps lorsqu'ils avaient à passer la nuit dans de médiocres bourgades, on ne s'en étonnera pas ; mais qu'à Versailles, sous Louis XV, un maréchal de France, descendu à l'hôtel Fortisson, mentionne, comme une chose toute naturelle, qu'étant accompagné de deux autres personnes, il fait venir des lits de Saint-Germain, voilà qui nous éclaire sur le degré d'indigence du mobilier dans les auberges des plus grandes villes.

Les meubles y sont en général si mauvais disait Arthur Young vers 1787, qu'un aubergiste anglais en ferait du feu ; il n'y a ni balai, ni sonnette, les domestiques sont sales, la cuisine est noire de fumée et les murs des autres pièces blanchis à la chaux ou couverts de vieilles étoffes qui sont nids à teignes et à araignées. Nous devons à Locke, cent ans plus tôt, une description aussi peu séduisante des auberges de Boulogne et d'Abbeville qui, dit-il, « ne suffiraient pas à garantir un berger d'Écosse contre les atteintes de l'air » et offrent, quoique mal closes, un assemblage d'odeurs nauséabondes. Grande bigarrure d'ailleurs : à Blois, la chambre de l'hôtel Gallère, où Louis XIV, dit-on, s'arrêtait lors des chasses, possède encore en 1765 un sopha en velours vert brodé, ses murs sont tendus d'étoffe magnifique tissée de soie et d'argent ; mais les portes et le plancher seraient tout au plus dignes d'une chaumière, les fenêtres d'une écurie et le plafond d'une grange. Au Havre, dans le meilleur hôtel, sur un sol carrelé et sans tapis, une table en bois blanc et quelques chaises communes voisinent avec deux beaux miroirs garnis de chandeliers.

Les prix de jadis, tels que nous les relevons durant sept siècles dans les comptes des voya-

geurs, sembleraient bien modestes, si nous les rapprochions de ceux de nos grands hôtels de Paris ou même de province ; mais c'est au prix des auberges actuelles de chefs-lieux de canton où, disait naguère l'enseigne, « on loge à pied et à cheval », qu'il faut les comparer, parce que c'est à ces auberges qu'ils correspondent. Encore les gros bourgs de notre république se piquent-ils de plus de raffinement, sur les détails de l'habitation ou de la nourriture, que ceux d'il y a cent vingt ans et il n'est pas de petite localité où l'on répondrait aujourd'hui comme en 1802 l'hôtelier d'Yvetot au dineur qui demande de la moutarde : « J'en suis désolé, citoyen, mais je n'en ai pas. Si vous étiez venu ici il y a seulement trois semaines, vous en auriez eu. »

Au moyen âge la différence de tarif entre les deux classes de voyageurs, — cavaliers et piétons, — ne représente pas seulement le fourrage et l'écurie du cheval, mais aussi, pour son propriétaire, un gîte meilleur et un ordinaire plus copieux que celui de l'homme de pied : le premier payait 12 et 13 francs par jour lorsque le second n'en payait que 5. Suivant la qualité des hôtes et les prétentions des aubergistes, la dépense, par vingt-quatre heures, variait de 3 fr. 30 pour un laboureur retenu prisonnier de guerre (1425),

5 fr. 20 pour un « haut menestrel » (1441), 7 et 8 francs pour des messagers et valets de prince, à 17 francs pour un magistrat accompagné de son clerc. Le duc de Bretagne, avec sa suite de 20 personnes, payait 105 francs à Saint-Omer (1361) ; soit par tête moins cher que le sieur de Gouberville dont la note était de 7 fr. 50 en Touraine (1554). Ces chiffres comprenaient dîner, souper et coucher, un morceau de pain avec un coup à boire au matin et deux fagots par jour. Un repas seul coûte de 3 francs à Corbeil pour un journalier (1384) jusqu'à 6 francs à Rouen pour un gentilhomme (1422).

L'écart aux temps modernes augmente entre les prix comme entre les hommes, parce qu'il se crée des hôtelleries plus soignées pour les riches : celle de l'*Ange*, où logeaient à Paris sous Louis XII les ambassadeurs de Maximilien, était un piteux gîte auprès des hôtels *Britannique* rue Guénégaud, de *Mantoue* rue Montmartre, ou *de la Reine-Marguerite* rue de Seine, sous Louis XIV. Il existait encore des logis (1692) où l'on dînait pour 0 fr. 87 (5 sous), comme celui où descend en arrivant dans la capitale le *paysan parvenu* de Marivaux, « petites auberges, dit ce personnage, à qui le mépris de la pauvreté a fait donner le nom de gargotes (?) » et de nos jours d'ailleurs l'on en

trouverait d'analogues; mais le prix de 1 fr. 75 (10 sous) passait au XVIIe siècle pour infime, puisque Boileau dit d'une dame brelandière qu'elle

> ... souffre des affronts que ne souffrirait pas
> L'hôtesse d'une auberge à *dix sous par repas*.

Les bons hôtels coûtaient 4 fois plus; 7 francs; les moyens avaient deux tables, l'une à 5 fr. 25, l'autre à 3 fr. 50. Quant aux jeunes élégants et aux personnes de distinction, c'est chez les *baigneurs* qu'ils descendaient avec leur laquais : le moindre logement y coûtait une vingtaine de francs; pour un séjour d'une quinzaine il en coûte 1.210 francs au duc de la Trémoïlle, nourriture et pourboires compris.

Les auberges rurales prenaient en moyenne 8 francs par jour à la fin de l'ancien régime : au Faouet, en Basse-Bretagne, on dînait pour 1 fr. 50 avec du pain, de la soupe, du bouilli et une pinte de cidre et, pour 50 francs en Provence, au Pont-Saint-Esprit, on avait 4 chambres et souper pour quatre avec filets d'ours, truffes, dessert, punch et vin. A Lyon le Russe Karamsine paie 24 francs par jour et Arthur Young 16 francs à Nantes. Une famille anglaise de 5 personnes accompagnée de 3 domestiques, passe 24 heures à Calais chez Dessein, l'hôtel le

plus réputé du continent, célébré par Sterne dans le *Voyage sentimental*, où les servantes, coiffées de bonnets à barbes flottantes, sont mises à la dernière mode : la note monte à 180 francs, dont 30 pour le logement des maîtres, autant pour le dîner, 28 francs pour 3 bouteilles de vin fin; 4 bougies sont comptées 8 francs, le thé 12 francs, le service 18 francs.

A Paris, l'hôtel du *Pont-Sans-Pareil*, où descend le roi de Danemark sous Louis XV, l'hôtel de Tréville, rue de Tournon, où logea la suite de Joseph II lorsqu'il vint rendre visite à Marie-Antoinette, l'hôtel de Montmorency et l'hôtel du Parc Royal, rue Jacob, dont les appartements valaient jusqu'à 935 francs par mois, n'étaient pas supérieurs par les prix seulement à leurs devanciers, mais aussi par le cadre et le traitement.

Sauf des couteaux de table, chose très difficile encore à obtenir sous le Consulat, à Paris comme en province, — chacun étant supposé apporter le sien, — le service était soigné; il se voyait à l'*Hôtel de Toscane*, rue de Richelieu et, place de la Révolution, — aujourd'hui de la Concorde, — à l'*Hôtel de Courlande*, des appartements luxueux à 520 francs par semaine, où les étrangers remplaçaient les anciens propriétaires dépossédés par l'émigration.

CHAPITRE XII

L'accueil fait aux voyageurs.

« Qui est-ce qui ne voyage pas aujourd'hui ? » dit-on sous Louis XVI. — M. et Mme Cradock à l'Opéra. — Droit d'emporter autant d'épis que le cavalier le peut, à travers champs. — On va voir souper, à Troyes, les envoyés de Bâle. — Les trois « voyages » de Gui Patin. — Louis XV va montrer la mer (1749) à Mme de Pompadour et au ministre de l'Intérieur qui ne l'ont jamais vue. — Pas de poisson à Dieppe. — Monaco rapporte 14.000 francs par an à son prince. — Les pirates, au long de la Riviera. — Le poète Regnard vendu 5.000 francs. — Voyageurs enfermés en Espagne dans leurs chambres; couples, dérangés au lit, pour justifier de leur mariage.

Ces étrangers n'étaient pas bien nombreux; Mercier nous fait sourire quand il écrit sous Louis XVI : « On n'a pas assez pourvu aux besoins des voyageurs, et cependant *qui est-ce qui ne voyage pas aujourd'hui* ? » Paris au contraire était si peu cosmopolite que la rareté de ses hôtes de passage les exposait à des voleries et les faisait bénéficier d'honneurs qui ont égale-

ment disparu : M. et Mme Cradock, sujets britanniques, se plaignent qu'on leur ait indignement surfait les billets à l'Opéra ; en revanche, à la sortie, « notre qualité d'Anglais nous valut, disent-ils, d'être accompagnés par un détachement de Suisses jusqu'à notre voiture ». Nos visiteurs actuels ne peuvent s'attendre à pareilles politesses ; la garde municipale, tout entière sur pied, n'y suffirait pas. Le même couple va prendre des glaces dans un café du Palais-Royal et l'orchestre, sitôt que l'on eut deviné qu'ils étaient Anglais, attaqua le *God save the king*.

C'est sans doute parce qu'il n'y avait pas beaucoup de cavaliers ni de rouliers au xve siècle que le voyageur, passant à cheval dans les champs, avait alors le droit d'emporter autant d'épis qu'il en pouvait tenir dans ses mains durant une course rapide, ou qu'un charretier, traversant la route pendant la moisson, pouvait réclamer trois gerbes. La ville de Bâle envoie à Louis XIV une députation qui s'arrête vingt-quatre heures à Troyes, où ce passage est occasion de gros gala avec salves d'artillerie « que les lits en tremblent ». A l'auberge, défilé des bourgeois champenois devant les envoyés de Bâle. Il est permis aux dames d'aller à leur tour *les voir souper*. Elles y mènent leurs enfants

« pour qu'ils *se souviennent de ce jour et puissent en parler plus tard* ». Souvenir mémorable en effet pour un citadin immobile du XVIIe siècle.

« Il m'a fallu, écrivait Gui Patin (1646), faire cet été *trois voyages* presque bien malgré moi, le premier en Beauce par delà Pithiviers, le deuxième dans Orléans même, et le troisième en Normandie. » Les princes eux-mêmes ne vont pas loin : Louis XV en 1749 montre la mer à Mme de Pompadour, qui ne l'a jamais vue. Ils se rendent au Havre, déplacement de treize ou quatorze jours. M. le comte de Saint-Florentin, ministre de l'Intérieur, n'ayant non plus jamais vu la mer, est du voyage. M. Rouillé, ministre de la Marine, qui lui, — espérons-le du moins, — avait déjà vu la mer, précède le Roi au Havre pour le recevoir.

Les hôtes jeunes et gais du prince de Condé à Chantilly sont plus remuants ; s'il leur vient en tête d'aller voir la mer, ils partent aussitôt par la traverse dans une gondole de 12 personnes à 8 chevaux. « Par une chance incroyable, dit l'un d'eux, rien ne cassa, on fut à Dieppe manger du poisson ; *il n'y en avait pas.* » On vit pendant trois heures la mer et l'on s'en revint, enchantés, après trois nuits sans sommeil. Charmante dans sa hardiesse, cette équipée n'étonnera nullement

un prolétaire d'aujourd'hui qui, moyennant 6 francs aller et retour, va de Paris à Dieppe le dimanche en train de plaisir.

Allongé dans un wagon du « Calais-Méditerranée-Express », l'Anglais qui a quitté Londres après déjeuner et sera demain sur la Côte d'Azur, ne croit plus nécessaire de s'arrêter quelques semaines à Boulogne *pour préparer son corps aux fatigues d'un tel voyage*, comme faisait l'un de ses compatriotes allant à Nice en 1769. Poussait-on jusqu'en Italie ? Le meilleur mode de transport de Nice à Gênes était, à cette époque, la felouque, bateau ouvert, ramé par 10 ou 12 mariniers, acomplissant le trajet en deux jours et demi et atterrissant chaque soir pour coucher. Nul ne s'arrêtait alors à Monaco, rocher stérile, dont le prince tirait seulement 14.000 francs de rentes ; la meilleure auberge de la Riviera, celle de San Remo, consistait en une misérable taverne garnie d'une longue table et de bancs, avec une chambre attenante ayant juste la place de deux lits. Il était prudent en ces parages de ne pas s'éloigner des côtes ; c'était un accident toujours à craindre que celui du poète Regnard, capturé par des corsaires barbaresques (1678), avec le navire sur lequel il faisait route de Civita-Vecchia à Toulon, et emmené, ainsi que

ses compagnons de route, comme esclave à Alger où il fut vendu 5.000 francs.

Les risques de terre et de mer sont réduits de nos jours à peu de chose; mais si nos pères ne pouvaient effectuer de médiocres déplacements sans craindre toutes sortes de mésaventures, nous n'avons plus, nous autres, au cours des voyages les plus lointains, à espérer aucune sorte d'aventure. Les facilités de la locomotion, qui en ont développé l'usage, en ont diminué l'intérêt. Leurs résultats sont moindres pour les gens que pour les choses, moindres pour les voyageurs que pour les marchandises. Peut-être, au point de vue de l'effet utile et même du simple agrément, ne sont-ils pas en rapport avec l'accroissement prodigieux du nombre des kilomètres parcourus.

Ce qu'il y a de plus curieux à connaître, ce sont des hommes et des mœurs beaucoup plus que des paysages. Les paysages sont en nombre très borné ; sauf la mer, la montagne, le désert, quelques fiords et quelques cascades exceptionnelles, on trouve en tous lieux, sur quelques centaines de kilomètres carrés, tous les paysages imaginables : le ruisseau, le fleuve, le lac, la plaine, la prairie, le rocher, la forêt, la lande, avec leurs accidents de terrain. Cela se reproduit indéfiniment quand on va indéfiniment loin et

cela se voit rassemblé en un morceau de territoire que l'on peut explorer en quelques jours.

L'homme est bien plus divers, mais il offrait plus de différence dans l'intérieur d'une seule province ou d'un pays de médiocre dimension, il y a cinq cents ans, qu'il n'en offrira peut-être dans cinquante ans sur toute la planète. Forcés de voyager lentement, nos pères voyaient mieux le peu qu'ils voyaient et en tiraient plus de parti que bien des contemporains qui voient beaucoup sans beaucoup apprendre ou qui même vont très loin sans voir beaucoup.

Les voyageurs, étant rares jadis, excitaient la méfiance, mais provoquaient aussi la curiosité : ils vont et viennent librement aujourd'hui ; il n'est plus de pays où on les tienne, la nuit, enfermés dans leur chambre à l'auberge, comme en Espagne sous Philippe V, et nul jeune couple n'est plus dérangé au lit, comme au XVIIIe siècle en de petites cités épiscopales d'Italie, par les sbires du Saint-Office, gardien des mœurs, qui les invitaient à justifier de leur mariage. Mais on n'accueille plus l'inconnu de passage, comme on faisait volontiers alors ; s'il n'est muni de recommandations, il ne pénétrera chez nul habitant de la ville où il séjourne et n'aura commerce qu'avec les patrons d'hôtel.

CHAPITRE XIII

Le Port des lettres jusqu'à Louis XIII.

On écrit plus qu'on ne voyage. — La circulation des lettres a modifié les conditions de la vie plus que le déplacement des personnes. — Coureurs « fieffés » et héréditaires du moyen âge. — Messagers de pied et chevaucheurs privés des riches. — Ils sont payés à forfait, 18 francs par jour pour 55 kilomètres. — 5 à 10 francs par jour pour les messagers de pied. — 30 francs par jour payés par Orléans (1429) au temps de Jeanne d'Arc. — Un port de lettres de plusieurs mille francs. — Les messagers de l'Université. — 38 francs payés à l'année en 1615 par un bourgeois pour correspondre de Troyes avec Paris. — Les messagers-bouchers de Strasbourg. — Les chevaliers maîtres-de-poste de l'Allemagne du Nord. — Les « Vat-à-pied » municipaux. — Leur condition sociale. — Leur traitement variable. — Corporation des 14 de Toulouse. — Concurrences interdites. — Les habitants de Saint-Malo s'opposent à la création d'un courrier pour Fougères.

On écrit plus que l'on ne voyage. Autant et plus que le déplacement des personnes, la circulation des lettres a modifié les conditions de la vie. La

transmission régulière des correspondances fut un progrès plus grand, *en son temps*, que n'ont été *dans le nôtre* le télégraphe, ou le téléphone, inventions beaucoup plus merveilleuses en elles-mêmes. Le télégraphe *abrège*, le téléphone *supprime* le délai des communications ; mais ces communications mêmes, à peu près inexistantes avant elle, la « poste » *les créait*, — la « poste », dans son acception moderne, puisque ce mot eut longtemps un tout autre sens, les anciennes postes étant exclusivement des relais de chevaux et n'ayant rien de commun avec le port des lettres, lesquelles étaient confiées à des messagers publics ou privés.

Le moyen âge, qui avait des vassaux-bergers ou fileuses de chanvre et des cuisiniers héréditaires, eut aussi des coureurs « fieffés », gratifiés d'une terre qu'ils possédaient féodalement en propre, moyennant l'obligation de remplir chez le seigneur, de père en fils, à perpétuité, l'emploi de coureur. Lestes et agiles, les premiers coureurs féodaux eurent sans doute dans leur descendance des hommes replets et poussifs et, d'un commun accord entre vassaux et suzerains, le service personnel se changea en une redevance pécuniaire.

Les riches personnages entretenaient des mes-

sagers de pied et des chevaucheurs : de ces derniers, le roi de France en avait une centaine ; chez l'archiduc-régent des Pays-Bas, ils étaient vingt-six ; de moindres seigneurs se contentaient de deux ou trois. Les chevaucheurs étaient payés à forfait : au XIVe siècle, 18 francs par jour pour un parcours de 55 kilomètres environ ; s'ils perdaient le cheval à eux confié, ils le remplaçaient aux frais de leur maître. Les messagers de pied, par journée de 30 kilomètres en moyenne, touchaient 9 francs chez le Roi (1380) ; à la solde des particuliers ou des villes leur salaire variait de 5 à 10 francs. Un voyage de nuit valait le double : 20 francs ; de mêmes les courses périlleuses : Orléans, assiégé par les Anglais avant l'arrivée de Jeanne d'Arc (1429), n'hésite pas à rémunérer, sur le pied de 30 francs par jour, un commissionnaire exposé sans doute à de fâcheuses rencontres dans ce temps de guerre et de brigandages.

Si les distances sont grandes, si le courrier de cabinet à l'ordre de marcher nuit et jour, un port de lettres arrive à coûter plusieurs milliers de francs ; au contraire, lorsqu'on peut, par l'intermédiaire de quelque « cher et espécial ami », tel que sont « les courratiers de vin et de change », confier son pli à un charretier qui

fasse route avec ses marchandises dans la direction voulue, ou plus simplement lorsque le destinataire habite une localité desservie par les « petits messagers de l'Université », le prix ne dépassera pas 5 francs de Troyes à Paris (1522) pour un sac de procédure et même 0,60 centimes pour une simple missive de Paris à Soissons (1527).

Mais le cas est rare ; quoique les messagers de l'Université, chargés au moyen âge de la correspondance des étudiants avec leurs familles et employés en fait par toutes sortes de personnes, fussent assez nombreux, — trois pour Blois, quatre pour Fontenay-le-Comte, six pour Rouen, un pour Dol et Saint-Malo réunis, — on se demande si tous s'acquittaient *réellement* de leur office, ou s'ils ne s'étaient pas fait investir de ce titre simplement pour être dispensés de l'impôt rigoureux des tailles, ainsi qu'il leur est reproché par les États de Normandie (1620). Quel que soit le mode de transmission, tous les ports de lettres *jusqu'au commencement du XVIe siècle* sont chers : 40 à 70 francs de Paris à Rouen, à Troyes, à Tours, et, si l'on se sert de messagers spéciaux, c'est 55 francs de Nantes à Vannes par un « poste » et de Paris à Angers 180 francs. Les prétentions des estafettes sont d'ailleurs très

diverses, puisqu'en 1537, de Troyes à Sens, il en coûte 15 francs pour une lettre *par le messager de Troyes* et seulement 7 fr. 50 *par le messager de Sens*, qui sans doute prenait les dépêches au rabais comme fret de retour. Les messagers traitaient aussi à forfait : une bourgeoise de Troyes, Mme Vignier, payait sous Louis XIII un fixe de 38 francs par an (1615) pour correspondre avec Paris.

Mais *à cette époque*, dans toute l'Europe, bien avant qu'aucun gouvernement se fût avisé d'y pouvoir, le besoin de relations avait depuis longtemps suscité, entre les villes même éloignées, des courriers plus moins réguliers : celui de Perpignan est tenu, dès 1500, d'aller en huit jours à la cour du roi d'Espagne; chaque semaine partait alors de Venise un envoyé pour Nuremberg et un autre de Nuremberg pour Venise ; Amsterdam avait plusieurs « messagers jurés » (1557); cet emploi était exercé dans l'Allemagne du Sud par les bouchers ; il était rempli par des chevaliers dans l'Allemagne du Nord, où l'Ordre Teutonique avait fait de ses commandeurs des maîtres de poste. Ceux-ci disparurent de bonne heure, mais les « postes bouchères » subsistaient encore en 1671 à Strasbourg; quatre membres de la corporation en

avaient l'entreprise et entretenaient à cet effet 70 chevaux.

Les offices de messagers sont partout assez recherchés ; le droit de les conférer est revendiqué par le corps de ville et par les magistrats du bailliage, qui entrent parfois en conflit à ce sujet et nomment chacun de leur côté des candidats différents. En règle générale, la municipalité choisit les titulaires, puis, après caution fournie par eux et attestation de bonne vie et mœurs, ils sont reçus par le Parlement, devant lequel ils prêtent serment. Ce sont des gens de la classe moyenne, souvent de petits propriétaires : le messager ordinaire de Moulins possède une maison (1603) ; celui d'Amiens à Paris est détenteur d'une portion de fief (1624). Le nombre de ces messagers n'a rien de fixe : Langres n'a qu'un « vat-à-pied » municipal pour porter ses dépêches (1643) ; Toulon en a deux au service de la communauté, dont l'un résidant à Aix ; Périgueux en a quatre (1618), Nîmes aussi, depuis la fin du XVIe siècle, et en établit deux nouveaux (1634) pour aller à Milhau en Rouergue.

La plupart de ces porteurs jurés ne vont pas loin : leur mission consiste à relier leur localité avec le chef-lieu de la province, — celui d'Avallon se rend à Dijon, celui d'Ussel à Tulle, celui d'Agen

à Bordeaux, — ou, plus modestement, avec un bourg situé sur la grand'route. Le traitement est proportionné à la distance et à la périodicité des voyages, irréguliers au début, puis effectués tous les huit jours et même deux fois par semaine, à pied ou à cheval, en vertu d'arrangements avec le maitres des messageries : celui de Metz à Strasbourg touche 1.000 francs (1635), et celui d'Avallon 350 francs de gages annuels, tandis que Taulignan (Dauphiné) paie 28 francs par an son piéton pour Valréas.

Le transport des lettres intéressa peu les États Provinciaux ; on voit bien ceux de Provence traiter avec un parfumeur d'Aix (1617) de l'établissement d'un service pour Paris, et créer un « ordinaire » pour Lyon, afin « de remplacer les messagers exprès qui tardent en chemin le double du temps qu'il faut » ; mais le soin des correspondances demeure surtout *affaire locale*, et au même temps où les communes bretonnes instituent des estafettes à leur usage, — Auray avec Vannes, Hennebont avec Nantes (1632), — les États de Bretagne refusent au gouvernement tout concours à ce sujet ; Richelieu, qui leur demandait des fonds pour solder les courriers d'Angers à Rennes, ajoutait d'ailleurs discrètement : « Ce que je ne désire qu'autant que

vous jugerez qu'il revienne de l'utilité à la province ».

La communication des principales villes entre elles était entretenue par des messagers travaillant isolément ou en corporation comme les quatorze de Toulouse, sous le patronage de « Monseigneur l'Archange Saint-Gabriel » (1588), qui tous les quinze jours, partaient alors pour Paris, Lyon ou Bordeaux. De la capitale pour la province, c'est-à-dire sur les grandes artères où circulent les wagons-poste, les « ambulants » de nos jours, les messagers dits « royaux » disputaient le port des lettres et paquets aux messagers dits « de l'Université » ; les uns et les autres obtenant alternativement des tribunaux et du Conseil des arrêts qui « cassaient et annulaient tous les précédents » et leur concédaient tour à tour des monopoles aussi absolus que fragiles.

De leur côté, ces messagers de grandes lignes défendaient énergiquement leur réseau contre les concurrences nouvelles : pourquoi les habitants de Saint-Malo s'opposent-ils à la création d'un courrier pour Fougères, par Dol et Antrain, « ayant assez, disent-ils, de celui de Paris à Saint-Malo, qui fait le service sur la route dudit Fougères ? » On devine que cette protestation était inspirée par le courrier parisien menacé

d'un détournement partiel de trafic. Sous prétexte de faire cesser la mauvaise intelligence qui existe entre les entreprises rivales, mais en réalité pour se procurer quelque argent en vendant les charges nouvelles, l'État imaginait (1634) des « intendants contrôleurs généraux des messagers, voituriers et rouliers de France ». Ils n'auraient su que multiplier les querelles avec les fonctionnaires préexistants, investis comme eux des pouvoirs les plus étendus, appuyés sur les textes les plus formels..., s'ils n'avaient été supprimés l'année suivante.

CHAPITRE XIV

Les lettres confiées aux fermiers des postes.

Le port des lettres n'eut rien de commun avec les postes, jusqu'à Louis XIII. — Pierre d'Alméras *permet* aux courriers officiels de se charger des dépêches du public. — L'adjectif « ordinaire » devient un substantif. — Premier tarif de 1625. — Jérôme de Nouveau. — Louvois réunit au domaine royal les *postes intérieures*. — Il exploite à son profit personnel les postes dites *étrangères*. — Les fermiers généraux des postes, Louis Rouillé et Léon Pajot. — Leurs débuts ; leur dynastie qui se maintint 70 ans. — La poste, au lieu d'*accepter* les lettres, les exige ; son monopole. — Les messagers disparaissent. — Louis XIV se fâche contre Louvois. — Le roi fait la besogne d'employé supérieur. — Produit des 115 bureaux des postes étrangères, comprenant une douzaine de départements français en 1693 : 3.580.000 francs. — 31.000 francs de ports pour le bureau de Versailles.

Le port des lettres n'eut ainsi, jusqu'au règne de Louis XIII, rien de commun avec les postes. Les seuls plis confiés aux chevaucheurs qui couraient la poste étaient les plis royaux, en France

comme ailleurs. Les premiers relais échelonnés en Allemagne, sur la route de Vienne à Bruxelles, par l'empereur Maximilien n'étaient que pour sa commodité personnelle et c'était uniquement sur les fonds de la couronne qu'étaient payés encore en 1593 les 50.000 francs par an que touchait l'entrepreneur « Messire de Taxis ».

La transmission des correspondances privées s'était donc organisée toute seule, tant bien que mal, et si l'on veut absolument trouver aux postes modernes un fondateur, celui qui mérite ce nom fut un fonctionnaire en son temps fort effacé et inconnu de l'histoire : Pierre d'Alméras. Le « Grand Maître des coureurs, » institué *sur le papier* au xve siècle, avait été remplacé au xvie siècle, toujours *sur le papier*, par un « Contrôleur général des Postes », jusqu'à ce qu'un édit de Henri IV (1608) confiât ce rôle, précédemment imaginaire, à un « général des postes » en chair et en os : ce fut Guillaume Fouquet de la Varenne, longtemps porteur attitré des « poulets » d'amour et même un peu proxénète du Vert-Galant. Son successeur (1612) Pierre d'Alméras, fils d'un partisan de Languedoc, riche financier lui-même, qui paya cette charge 2.500.000 francs, s'avisa que les courriers officiels, « tenant la poste pour le Roi » le long des

grandes routes, feraient, avec les chevaux frais dont ils étaient propriétaires, une concurrence utile aux messagers qui voyageaient lentement pour ménager leurs montures.

Aux estafettes qui portaient les dépêches de la Cour *il permit* de se charger de celles du public; puis, l'innovation ayant réussi, il établit des courriers *ordinaires*, — l'adjectif devint rapidement un substantif : « le prochain *ordinaire* », — partant et arrivant à jour fixe et les multiplia, ainsi que les bureaux, au fur et à mesure des besoins et de la clientèle. Des lettres patentes donnant à Alméras juridiction sur les maîtres de poste, c'est-à-dire créant quelque cohésion, et un premier tarif, bien succinct, des ports de lettres (1625), telles furent les deux mesures, noyées au milieu du fatras d'ordonnances fiscales d'un jour, qui se trouvèrent amorcer sans bruit l'un des organismes vitaux de la société future. La hiérarchie, tentée par Alméras, fut repoussée d'abord aussi bien par les agents qu'il s'agissait d'embrigader que par les autorités provinciales qui prétendaient garder ces subalternes sous leur dépendance; le tarif, mal accepté du public qui préférait marchander avec les courriers, ne prit force de loi qu'au bout d'une vingtaine d'années; délai assez bref pour qui

connaît les embarras d'un mécanisme nouveau, qu'entravait par surcroît la guerre étrangère : en effet, les maîtres de poste, déjà très irrégulièrement payés, avaient été réquisitionnés pour former des compagnies de postillons militaires et, par suite de cette levée malencontreuse, « les postes, écrit Richelieu, périssent tout à fait (1642) ».

Depuis dix ans, Alméras, à cette époque, n'était plus en fonctions. Son successeur, Jérôme de Nouveau, courtisan assidu quoique ridicule, jugea sans doute insuffisant à sa gloire le titre de « surintendant des postes », car il acheta successivement ceux de « capitaine de la meute des petits chiens blancs pour le cerf » et de « grand trésorier des Ordres du Roi », ce dernier moyennant 1.340.000 francs (1660). Son hôtel de la Place Royale (la mairie actuelle, place des Vosges) servait de rendez-vous à la meilleure compagnie ; sa table était renommée, mais lorsqu'il mourut des suites d'une chute de cheval (1665), il laissait 4.900.000 francs de dettes. De plus, il se trouvait « en perte d'office », selon le langage du XVIIe siècle, ayant négligé de payer le *droit annuel* pour s'assurer l'hérédité de sa charge, qui fut perdue pour les siens et fit retour au Roi. Sa femme, « la plus grande folle du monde en bra-

verie », dit Tallemant, resta dans un complet dénûment.

Une gestion aussi médiocre de ses affaires particulières ne fait pas augurer, chez le surintendant de Nouveau, de hautes capacités d'organisateur dans la direction du service public qu'il avait hérité, bien rudimentaire encore, de son devancier. Les postes avaient pris pourtant, durant ces trente années, une extension que l'on pourrait croire automatique, si l'on ne savait que des commis habiles, « maîtres des courriers du royaume », opéraient dans l'ombre, tant pour eux-mêmes que pour le compte du principal propriétaire.

De propriétaire privé, les postes n'en eurent plus à dater de Louvois... ; la plus grande partie d'entre elles du moins, car le tout-puissant ministre de la Guerre, en réunissant au domaine royal le produit des postes dites *intérieures* dont les anciens tenanciers furent largement indemnisés, se fit octroyer à lui-même la jouissance des postes dites *étrangères*, cadeau princier comme on le verra tout à l'heure. Il y eut ainsi (1668-1691) deux sortes de bureaux sous la surintendance de Louvois : les uns, ceux des frontières terrestres et maritimes, des territoires occupés par nos armées et d'une douzaine de départements

actuels, qu'il exploitait à son profit, sans contrôle, avec des agents dépendant de lui seul ; les autres, comprenant le reste du territoire, donnés à bail à un fermier général. Celui-ci, sauf recours au bureau du Conseil, juge supérieur des litiges, gérait son entreprise au point de vue financier en toute indépendance ; *politiquement*, il demeurait fonctionnaire docile de la Cour.

Ces premiers détenteurs de la ferme, Louis Rouillé et Léon Pajot, déjà employés dans les postes, y fondèrent une dynastie d'habiles gens, qui se maintint soixante-dix ans, en faisant les affaires de l'État sans négliger les leurs. Rouillé avait commencé par être porteur de lettres à Tours, puis à Paris où il avait gagné la faveur de Louvois ; Pajot était filleul du ministre Bouthillier de Chavigny et avait été successivement commis et maître des courriers. Les deux familles Pajot et Rouillé s'allièrent aussi étroitement que possible et placèrent dans les postes tous leurs enfants, gendres et petits-enfants, sans parler des cousins. Plusieurs acquirent quelque renom : le 2e Pajot, comte d'Onsenbray, dut à son goût pour la physique l'entrée comme membre honoraire à l'Académie des Sciences ; le 4e Rouillé, comte de Jouy, devint sous Louis XV ministre de la Marine, puis des Affaires étrangères ; mais

c'est par leur besogne postale qu'ils méritent de nous intéresser.

Alméras avait *accepté* de prendre les lettres; Louvois les *exigea*. La poste fut investie d'un monopole, les messagers durent s'affilier à elle ou disparaître. Les baux successifs, à partir de 1672, attestent l'augmentation rapide des correspondances; encore nous laissent-ils ignorer le produit brut des taxes; nous ne connaissons pas davantage les frais d'exploitation et le bénéfice des fermiers. Grâce aux soins que les Rouillé-Pajot avaient de cacher leurs opérations et même d'en détruire les traces, — on brûlait, dit-on, les états tous les quinze jours, — il serait difficile de déterminer exactement leurs profits. Nous pouvons cependant nous en faire une idée approximative par un document, relatif aux postes « étrangères », conservé, seul de son espèce, dans les papiers du contrôle général des Finances.

On avait dit au Roi que ces postes rapportaient à Louvois 6.500.000 francs, — un traitant aurait même offert de les affermer à un chiffre peu inférieur. — Lorsque le prince partit pour Mons, en 1691, il eut une scène avec son ministre, et peu s'en fallut que celui-ci ne fût dépouillé; révolution qui se fit quatre mois plus tard, à sa mort. Bien des plaintes s'étant produites, notam-

ment sur le défaut de fixité des tarifs, l'ancienne part de Louvois fut confiée provisoirement à un maître des requêtes, qui en compterait *devant le Roi seul*. Le monarque arrêtait les états de sa main, « travail, disait Pontchartrain, plus considérable que celui d'un écrivain à gages » ; mais Louis XIV ne reculait pas devant certaines corvées.

La recette des 115 bureaux composant ce qu'on appelait les postes étrangères montait (1693) à 3.580.000 francs, dont plus du quart, — 956.000, — provenait de 31 villes alors occupées par les armées françaises telles que Courtray, Namur ou Tournay en Belgique, Trèves, Huningue ou Fribourg en Allemagne, Pignerol en Piémont, Genève et Neuchâtel en Suisse. La guerre n'empêchait pas la transmission réciproque des correspondances entre les belligérants, et notre bureau de Chambéry, par exemple, passait, « en dépenses », à l'armée de Catinat les Lettres « pour des officiers ennemis ».

Dans les départements du Nord, du Pas-de-Calais et de la Somme, possédant ensemble trente-quatre bureaux d'un rendement brut d'un million de francs ; dans l'Alsace, la Lorraine et la Franche-Comté, qui toutes ensemble ne comptaient que dix-neuf bureaux produisant 672.000 francs,

les agents de Louvois fonctionnaient seuls, tandis que dans l'Aisne, l'Oise ou les Ardennes, leurs douze bureaux partageaient le service avec la Ferme générale. En outre, pour les frontières maritimes ou pour celles d'Italie et d'Espagne, les lettres étaient centralisées dans dix-huit villes, telles que Rouen, Nantes, Bordeaux, Bayonne, Perpignan, Toulouse, Montpellier, Aix, Lyon, dont la recette montait à 728.000 francs.

Le bureau spécial de Versailles, où aboutissaient toutes les relations de la Cour avec l'étranger, figure modestement pour 31.300 francs de ports; ce qui ne surprendra guère si l'on songe que, dès ces temps reculés, les plis officiels jouissaient de la franchise diplomatique et que la formule, « pour les expresses affaires de Sa Majesté », couvrait nombre d'abus aimables qui ont survécu jusqu'à nos jours.

CHAPITRE XV

Le Cabinet noir et les lettres chiffrées.

Le « Secret de la poste » au XVIIe siècle. — « Cabinet noir » au XVIIIe. — Aux archives nationales, dans « l'armoire de fer » sont les « Lettres privées, copiées dans les bureaux de la Poste », sous la Restauration, en 1818-1819. — La soustraction des lettres par l'Etat sous le cardinal de Richelieu. — Encres sympathiques et alphabets mystérieux. — Chiffrage des lettres; divers procédés employés. — Langage allégorique. — Déchiffreurs attitrés; Antoine Rossignol. — Il est pensionné de 60 000 francs. — « Règles assurées et infaillibles pour déchiffrer et lire ce qui sera écrit par figure. » — Manière de chiffrer par lettres et points, par le carré, le triangle ou l'octogone. — Les châssis et grilles changés chaque fois. — Le « service du secret ». — Le *gama*, à base de vif argent pour enlever la cire. — La duchesse d'Orléans se plaint que la poste ouvre mal ses lettres et les livre avec trop de retard. — « Ce crapaud de Torcy. » — Le cabinet noir, par ses « extraits » irresponsables devient un coupe-gorge. — Louis XV « garde le secret aux dames ». — Discrétion des commis.

En dirons-nous autant de ce que l'on appelait au XVIIe siècle le « Secret de la Poste », par

ironie sans doute ou par antiphrase, puisque cette expression, remplacée sous Louis XV par celle de *Cabinet noir*, désignait précisément l'ouverture subreptice des lettres privées par le pouvoir public? Il était d'usage de laisser passer librement, même en temps de guerre, les messagers des souverains ; à plus forte raison en pleine paix, Wallenstein, qui n'avait pas « la manière » fit-il scandale d'intercepter les dépêches de Suède en Transylvanie. Mais de tout temps et en tous pays, il était défendu aux particuliers d'envoyer sans permission des courriers à l'étranger ou d'en recevoir, et les dépêches du dehors étaient tenues de suivre en traversant la France, un itinéraire légal, — celles d'Espagne ou d'Italie devaient prendre par Bordeaux et Lyon, — sous peine, si elles déviaient de cette route, d'amende, de punition corporelle et de confiscation des chevaux.

A en juger par les procès dont elle est l'objet, la violation du secret des correspondances par les simples citoyens constituait un délit ; pour l'État, c'était chose moins sacrée ; elle passait, suivant une tradition ancienne, pour un attribut gouvernemental, aussi bien sous les premiers Valois que sous les derniers Bourbons : l'« armoire de fer », aux Archives nationales, contient un car-

ton entier intitulé : « Lettres privées, copiées dans les bureaux de la poste » sous la Restauration, en 1818 et 1819.

Seulement, pour que le cabinet noir donnât des résultats vraiment fructueux, il fallait que les postes fussent aux mains de l'État, ce qui n'était pas le cas au XVIe siècle, et que cependant la multiplicité des lettres ne compliquât pas trop le choix, comme de nos jours; tandis que sous l'Ancien Régime rien ne s'opposait à de paisibles soustractions. Le surintendant de Nouveau écrivait (1633) au cardinal de Richelieu : « J'ai trouvé dans le paquet de Gand une lettre de la qualité de celles que Votre Éminence sait qu'elle m'a commandé de retenir et de lui faire voir. J'ai cru qu'elle aurait agréable l'envoi que je lui fais tant de l'original que de la copie d'icelle... J'estimerais, sauf le meilleur avis de Votre Éminence, qu'il serait nécessaire de supprimer entièrement ledit paquet comme perdu, d'autant qu'étant, comme il est, *composé de deux lettres seulement*, en ôtant une, ce serait découvrir entièrement les affaires et nous ôter le moyen de continuer ce petit négoce ;... sinon Votre Éminence me renverra le tout, on le pourra rendre mercredi prochain comme ayant été oublié par le précédent courrier... Il sera nécessaire de

le renvoyer en la forme qu'il est, pour l'ouvrir avec la dextérité requise et remettre les queues des lettres en leurs mêmes places... Si on le garde, on peut l'ouvrir sans aucune sorte de cérémonie que celle que Votre Eminence aura agréable d'y observer... J'envoie aussi les extraits de quelques autres lettres que j'ai fait copier... »

Semblables rapports sont à foison dans les archives du temps. Le secrétaire d'Etat de Noyers rendait compte au premier ministre des lettres et paquets ouverts à Calais sur la demande de notre ambassadeur en Angleterre : « On les referme, dit-il, assez adroitement, ainsi qu'avait mandé ledit sieur Ambassadeur... » Ne trouvant pas ce qu'il cherche, mais voyant des lettres à l'adresse de Sourdéac, « nous avons cru qu'il pourrait y avoir de quoi apprendre des nouvelles de Flandres ; ainsi Votre Eminence les recevra et, s'il le juge à propos, les refermera et renverra par le prochain ordinaire... Si l'on s'aperçoit en Angleterre que l'on ouvre les paquets, ajoute de Noyers, je crains qu'ils ne fassent de même et qu'ils n'ouvrent les dépêches du Roi ; à quoi il serait aisé de remédier si M. l'Ambassadeur avait un homme à Douvres, pour les recevoir des mains du maître de la chaloupe qui les porte de Calais ».

Faute de messagers spéciaux, on essayait de se mettre à l'abri des indiscrétions ; jamais les encres sympathiques et les alphabets mystérieux ne jouèrent un aussi grand rôle. Il n'est pas rare de voir des missives d'une grande étendue qui ne contiennent pas un seul mot *en clair*. Parfois les correspondants convenaient de puiser dans un livre quelconque, choisi par eux, les mots dont ils auraient besoin; chaque groupe de chiffres indiquait la page, la ligne et le rang de ce mot dans la ligne; système d'ailleurs long et laborieux. Sans aller jusqu'au chiffre, on avait recours aux termes de conventions, au langage allégorique alors fort à la mode : dans les dépêches administratives, Richelieu est désigné sous les pseudonymes de *Nestor*, *Amadeau*, *Calori* ; Mazarin sous ceux de *Colmardo* ou *Frère-Coupe-Choux*; le Roi devient *Le Chêne* ou *Alexandre* ; la Seigneurie de Venise s'appelle *Julien*, un *esturgeon* signifie une alliance.

Les gouvernements avaient leurs déchiffreurs attitrés : celui de Henri IV était un certain Chorrin, à qui, si l'on en croit d'Aubigné, nul chiffre ne résistait. Mais le plus habile de l'Europe en ce genre fut Antoine Rossignol, pauvre garçon d'Albi que « les mathématiques (?) amenèrent, dit Tallemant, à une sorte de divination

merveilleuse ». Il l'utilisa pour la première fois lors du siège de Réalmont en 1626, au service du prince de Condé et passa tôt après à celui de Richelieu. Il y avait des chiffres qu'il lisait tout de suite, mais aucun ne lui échappait. Devenu rapidement un personnage indispensable, gratifié d'une charge de maître à la Chambre des Comptes et d'une pension de 60.000 francs, Rossignol, à qui Perrault consacre une notice dans ses *Hommes Illustres*, inculqua sa science à son fils, qui le suppléa dans sa vieillesse, mais sans l'égaler. Louvois lui préférait un autre déchiffreur nommé Luillier, et les virtuoses en ce genre ne manquèrent pas, puisque les lettres chiffrées, interceptées à la poste, qui abondent dans les dossiers de jadis, y sont toutes traduites en clair.

Il circulait, dès le premier tiers du XVIIe siècle, des traités manuscrits révélant les « Règles assurées et infaillibles pour déchiffrer et lire ce qui sera écrit par figures », et recommandant aussi « plusieurs façons d'écrire qui ne pourront être déchiffrées ». De toutes les lettres, dit l'auteur d'un de ces manuels, « les voyelles sont les plus usitées et, parmi les voyelles, E est la plus fréquente ; de sorte que, si l'on remarque un chiffre qui revient sans cesse, on peut être

sûr que c'est un E. Lorsqu'un groupe composé de trois chiffres commence par E, ce doit être *Eut*, *eau*, *eux* mais plus probablement *Est* ; lorsqu'il finit par E. ce peut être *Vie*, *lie*, *tue*, *vue* ; mais c'est ordinairement *que*. Deux figures semblables à la fin d'un mot sont infailliblement deux E, comme dans armée. Un mot de trois chiffres, le premier et le troisième étant semblables, sera ordinairement *non* ; un chiffre seul faisant un mot c'est certainement *a* ou *y* ou *o*... », etc.

Quoique l'auteur donnât le « moyen de reconnaître les lettres inutiles, inexistantes et de remplissage », ses procédés, fondés sur la place et la fréquence d'un même caractère, ne servaient de rien pour les chiffres plus compliqués, où la même figure signifie, suivant sa place, trois ou quatre lettres différentes : ainsi le P est employé trois fois dans deux mots pour signifier tantôt O, tantôt M et tantôt I. Les diverses manières de chiffrer par lettres et points, par le carré, le triangle ou l'octogone, par châssis et grilles avec signes d'intelligence que l'on change chaque fois suivant l'ordre dans lequel on emploie la grille, tous ces systèmes, si parfaits que les modernes n'ont pas eu à les perfectionner, n'offraient qu'une sécurité illusoire.

Le « service du secret », pour enlever la cire

des cachets sans qu'il y parût trop, puis pour rétablir plus ou moins proprement la fermeture, se servait d'un amalgame à base de vif-argent, nommé *gama*, sur les mérites duquel les contemporains diffèrent assez d'opinion : « On ne saurait comprendre, dit Saint-Simon, la promptitude et la dextérité de cette opération ». Au contraire, d'après la Palatine, duchesse d'Orléans, il arrivait souvent que les lettres remises aux destinataires portassent des traces très visibles d'effraction : « La poste, écrit-elle à la duchesse de Hanovre (1682), nous fait l'honneur de refermer bien subtilement nos lettres. Mais à cette bonne Madame la Duchesse (de Bourbon) on les lui envoie souvent dans un singulier état et déchirées par en haut ».

Louvois procédait d'ailleurs plus rondement que son successeur, M. de Torcy : « C'est une misère, écrit plus tard Madame, que la façon dont va la poste aujourd'hui (1705). Du temps de M. de Louvois, on lisait les lettres aussi bien qu'à présent, mais on les remettait du moins en temps convenable. Maintenant que ce crapaud de Torcy a la direction de la poste, les lettres se font attendre un temps infini ». Quand cette princesse constatait que « toutes les lettres qui entrent en France ou qui en sortent sont

ouvertes », elle venait d'en faire l'expérience par une missive à sa tante (1701), que la poste, trouvant trop forte pour se contenter, à l'ordinaire, d'en donner un extrait, avait envoyée au Roi en original : Mme de Maintenon y était traitée de « vieille ordure ».

Pour la belle-sœur du Roi, tout s'arrangeait avec une scène et des excuses ; pour les simples particuliers, le « cabinet noir » avait ce grave inconvénient d'être un coupe-gorge : des commis peu délicats pouvaient, dans ces « extraits », faire dire tout ce qu'ils voulaient aux lettres décachetées, desservir ou perdre quelqu'un près du souverain et des ministres, en inventant ou falsifiant les correspondances, puisque rien ne garantissait l'authenticité et l'exactitude des copies. Il est même curieux que ce monstrueux organisme n'ait pas donné de pires résultats, surtout au XVIIIe siècle où les intendants généraux, qui travaillaient directement avec le Roi, répartissaient les extraits entre les mains des ministres intéressés, des hommes politiques, des favorites, des courtisans d'importance. Une discrétion relative y fut observée ; Louis XIV se taisait scrupuleusement sur les intrigues amoureuses qui venaient ainsi à sa connaissance et Louis XV, comme son aïeul, « gardait le secret aux dames ».

On en peut dire autant des douze ou quinze hommes de confiance, vieillis dans le métier, seuls admis à pénétrer dans cette chambre des postes qu'ils appelaient entre eux « le Secret ».

CHAPITRE XVI

Le nombre des lettres depuis Louis XIV jusqu'à Napoléon.

Nombre restreint des courriers. — Pour l'Angleterre, jusqu'en 1634, 3 messagers français et 3 anglais. — 10 ou 12 jours de Paris à Londres. — 110 lettres par jour, en 1693, de France en Angleterre, ou 40 000 par an. — En 1913, 17 millions et demi. — Pour Rome, 40 lettres par jour en 1700. — En 1913, de France en Italie, 9 millions par an. — Paris a 8 boîtes à lettres en 1716. — Les lettres ne pèsent guère que 4 à 5 grammes. — Poids concédé à la « lettre simple » 7 grammes et demi. — La « lettre simple » paie, en 1703, 1 franc pour Lyon et Calais; 1 fr. 20 pour Marseille, 1 fr. 70 pour Strasbourg, 85 centimes pour Nancy. — Les tarifs ne sont pas toujours appliqués. — Suppléments pour les « droits de traverse » du piéton hebdomadaire. — 3 francs pour une brochure, de Paris à Montmorency, sous Louis XV. — Les « franchises » atteignent encore plus du quart de chaque ordinaire sous le Consulat. — Abonnements avec les maîtres des postes. — Les facteurs marrons. — Articles d'argent; envois de fonds. — Les lettres chargées. — Droit de 5 p. 100; minimum de perception 2 francs. — En 1801, le total annuel des mouvements d'argent ne monte encore qu'à 22 millions de francs; en 1913, 9 milliards de francs.

La louche besogne de ces fonctionnaires était assez facile avec le nombre restreint des courriers de jadis et des dépêches dont ils étaient porteurs. Pour l'Angleterre par exemple, les lettres étaient, jusqu'en 1634, acheminées par la voie de Rouen et Dieppe, « fort longue à cause du trajet de 25 lieues de mer; » le service était fait par trois messagers français, et trois anglais, voyageant à leur compte et mettant trois semaines à aller et venir. L'Angleterre fut la première à les remplacer par des courriers allant une ou deux fois par semaine en poste de Londres à Douvres; la France de son côté établit à Calais et à Boulogne deux agences de transit dont les chefs s'engagèrent à faire tenir les lettres de Paris à Londres en dix ou douze jours au plus.

Or la recette des bureaux de Calais et de Boulogne, en 1693, nous apprend que les lettres expédiées de France en Angleterre n'excédaient pas le chiffre modeste de 110 par jour. Cent dix lettres par jour ou 40.000 par an, c'est *aujourd'hui* à peu près le nombre annuel des envois postaux de France... pour le Congo belge. Nous écrivons, en 1913, 50.000 lettres au Japon et 60.000 au Venezuela. Quant à l'Angleterre, le chiffre des lettres qui y sont adressées par les Français est de 17 millions et demi par an; joi-

gnez-y les cartes postales, les journaux, les papiers d'affaires et les échantillons, le tout monte à 30 millions et demi.

Pour Rome, la moyenne journalière au commencement du XVIIIe siècle était de 40 lettres seulement ; la recette postale qu'elles produisaient atteignait à peine le quart des frais de voyage de l'ordinaire bimensuel qui les portait. Aussi avait-on concédé à l'entrepreneur, pour couvrir ses dépenses, le monopole de transport des petits paquets dont il avait droit de remplir 4 caisses à son profit. Le bureau de Lyon avait seul des rapports directs avec l'Italie ; sur la route d'Aix à Nice, la malle des lettres, jusqu'au temps du cardinal de Fleury (1728), était encore confiée à des muletiers ou, à défaut, à des enfants qui conduisaient des bourriques. En 1913, de France en Italie, le chiffre des lettres expédiées annuellement passe 9 millions et demi, celui de la totalité des envois postaux atteint près de 22 millions.

Avec les pays non limitrophes il n'existait guère de service direct ; mais les banquiers, les gros négociants se chargeaient des réexpéditions par leurs correspondants personnels ; on adressait ainsi, par le courrier hebdomadaire de Hollande : « A Monsieur un Tel à Amsterdam, pour M. un Tel à Lubeck, ou à Copenhague » des plis, qui

parvenaient presque toujours, bien que lentement.

Paris, en 1653, n'avait encore que 4 boîtes à lettres ; il en eut 6 en 1695 et 8 en 1716, y compris celle de l'hôtel des Postes, rue des Bourdonnais, levées chacune deux fois par jour, à midi et à sept heures du soir. Ces boîtes devinrent des bureaux de quartier lorsque fut créée (1759) la « petite poste » à 0,25 centimes, — deux sous, — pour les lettres circulant à l'intérieur de la capitale, imitation perfectionnée de la « penny-post » de Londres. Essayée déjà cent ans avant par un ingénieux académicien, Renouard de Villayer, qui échoua (1653), cette idée hardie, souvent discutée, consistant à remplacer les petits savoyards par une équipe de facteurs officiels, ne semblait pas encore, au dire de Barbier, appelée à un grand succès, lorsque le philanthrope Chamousset l'exécuta à ses risques et périls, moyennant concession du produit pendant vingt ans.

La lettre distribuée par la « petite poste », *dans l'enceinte de Paris*, jouissait d'une tolérance de poids de 60 grammes; le tarif de la poste ordinaire, en France, ne concédait que 7 *grammes et demi* à la « lettre simple » et 15 grammes à la « lettre double »; au-dessus, on payait pour

l'once, soit 31 grammes. Le tarif de 1676 introduisait, entre la « simple » et la « double » lettre, une catégorie intermédiaire, celle de la « lettre avec enveloppe », assez rare sans doute puisque jusqu'au milieu du XIXe siècle l'usage persista, comme on sait, d'écrire l'adresse au dos de la feuille pliée et cachetée à la cire, laquelle ne pesait souvent pas plus de 4 grammes. Un mémoire de la direction des postes, en 1703, constate que dans un paquet d'une once on a compté jusqu'à 7 et 8 « lettres simples ».

Les taxes postales, cinq ou six fois remaniées et qui, exprimées en monnaies anciennes, semblent plus que *doubler* depuis 1625 jusqu'à la Révolution, subirent *au fond* peu de changement et même tendirent à *diminuer*, si on les traduit toutes en monnaie actuelle d'après la valeur intrinsèque et relative des anciens « sous » aux diverses dates : ainsi la lettre simple de Paris à Lyon payant 3 sous en 1625, 6 sous en 1703 et 8 sous en 1760, se trouve effectivement tarifée à 0,90 centimes en 1625, 1 franc en 1703 et 0,84 centimes en 1760. Le prix variait suivant les localités de 0,50 centimes à 1 fr. 75 centimes ; mais il n'était pas exactement proportionné à la distance : il en coûtait davantage pour Strasbourg (1 fr. 70 centimes en 1703) que pour Mar-

seille (1 fr. 20); Calais, à 1 franc, était plus cher que Nancy à 0.85 centimes et le port était le même de Lille à Madrid, par l'ordinaire d'Espagne, que de Paris à Perpignan.

Les tarifs officiels ne nous donnent d'ailleurs qu'une idée peu exacte des frais de port qui incombaient à nos pères : les premiers tarifs n'entrèrent en vigueur que bien longtemps après leur promulgation, quelques-uns n'y entrèrent jamais : une lettre de Paris à Amiens coûte 2 fr. 50 centimes en 1657, tandis qu'elle était censée depuis des années devoir être taxée à 0,50 centimes, et l'on paye 13 francs le port d'un arrêt du Conseil de Paris à Toulouse (1634) qui, d'après les pancartes, aurait dû se payer six fois moins. Le chiffre, inscrit sur la lettre au départ, était rayé souvent en cours de route par les maîtres de poste, qui exigeaient à l'arrivée un prix supérieur. Sans admettre toutes les exactions reprochées aux messagers, dont on se plaignait fort, il est certain que les ports sont plus élevés dans la réalité que sur les tarifs, et la raison en est fort simple : c'est que les tarifs ne concernaient qu'un petit nombre de villes, celles par où passaient les grands courriers, ou qui s'étaient reliées, par un piéton hebdomadaire et moyennant un supplément de 35 centimes, — le « droit

de traverse », — au bureau le plus voisin. Quant aux autres localités, chefs-lieux de canton ou communes rurales, le destinataire d'une lettre adressée « au maître de la poste de X..., pour faire tenir s'il lui plaît à Monsieur X..., à tel endroit, » se voyait réclamer, pour de courts trajets, des taxes de 5 et 6 francs.

De Hollande, où il existait un service direct pour Paris, une lettre, une brochure, dès le milieu du XVIIe siècle, ne payait guère que 2 fr. 50; mais, de Paris à Montmorency, elle coûtait 3 francs, en 1760, à Jean-Jacques Rousseau, qui s'en plaint d'ailleurs amèrement comme des ports de lettres en général : « Ils le ruinent, dit-il, parce que tous les désœuvrés de France et de l'Europe lui écrivent et, qui pis est, exigent des réponses ». Mirabeau se voyait incapable aussi de payer les lettres qu'il recevait dans les premiers mois des États Généraux. L'affranchissement préalable, essayé plusieurs fois, avait donné lieu à des abus : les petits commis, préposés à la réception, mettaient l'argent dans leur poche et brûlaient la lettre, qui passait pour avoir été perdue. Seuls, les procureurs, ayant pour règle de refuser les lettres et paquets qui leur parvenaient en port dû, forçaient leurs clients à les affranchir.

Bien des plis cherchaient à esquiver les taxes postales; les « franchises » offraient à cet égard la voie la plus sûre. Elles représentaient sous Louis XIII moitié de chaque ordinaire et en formaient encore *plus du quart* sous le Consulat (1801). On les sabrait de temps à autre, mais elles repoussaient tout doucement; à l'étranger, nos ambassadeurs et leurs secrétaires « mettaient le cachet » sur les lettres de tous les Français résidant; les ministres, en France, contresignent les lettres de tous leurs amis « et souffrent en outre qu'on leur adresse beaucoup de lettres et paquets pour les rendre francs (1703) ». En échange de réductions opérées par arrêts du Conseil dans ces droits de franchises et de contreseings, tant à l'expédition qu'à la réception, les fermiers des postes consentirent plusieurs fois de grosses augmentations de bail; la dernière (1787) fut de 2.400.000 francs, soit 10 p. 100. En 1913, les lettres et autres envois admis à la franchise atteignaient le total respectable de 115 millions; mais, au lieu de 25 pour 100 comme en 1801, ils représentaient à peine 3 1/2 pour 100 du chiffre global des objets de correspondance intérieure, lequel atteint 3 milliards 334 millions.

Un mode semi-légitime de se soustraire aux tarifs officiels consistait à faire des abonnements

avec les maîtres de poste, quoiqu'il leur fût interdit de consentir pareils traités autrement que pour les journaux. On s'arrangeait aussi avec les grands courriers, autorisés à introduire *à leur profit* dans les malles un « paquet » cacheté de 5 kilos, lequel paquet se transformait volontiers en valise, et la valise s'enflait jusqu'à devenir une malle. Celle du courrier de Lyon (1683) contenait des truffes, des perdrix, des pièces d'étoffe et des couteaux de Forez; celle de Bruxelles, moins innocente, introduisait en France des dentelles. « Les courriers des lettres, dit une circulaire aux intendants, pour le gain ou par complaisance, se chargent de beaucoup de choses. Sa Majesté désire que vous confisquiez tout ce que vous trouverez y être par abus. Le remède le plus naturel est d'obliger les courriers de payer un cheval exprès, — à leurs frais, — quand la surcharge est trop grande. »

Une économie, sévèrement prohibée par les lois, était de confier les lettres ou paquets de moins d'un kilo aux maîtres des coches ou conducteurs de diligences, aux muletiers, poulaillers, beurriers et autres voituriers des grandes routes. La brochure pour laquelle Jean-Jacques avait payé 3 francs ne lui eût coûté, dit-il, « par le messager L'Épine » que 0 fr. 50 centimes. Mais

ces facteurs marrons, lorsqu'ils étaient découverts, et les exemples ne manquent pas, risquaient une amende de 1.000 francs.

Le monopole de la poste ne s'étendait pas aux articles d'argent. Au début (1632), le port des monnaies ou bijoux était même interdit aux courriers, parce que, « s'ils étaient attaqués, les dépêches du Roi pourraient être volées sur les chemins ». Il était alors de jurisprudence qu'un messager n'est point responsable d'un vol fait, nuitamment et par effraction, dans son bureau; « cas fortuit, disait le Parlement, auquel on ne peut apporter de remède ». Les envois de fonds s'effectuaient pourtant, de bureau à bureau, par virements, jusqu'à concurrence de 500 francs; mais ils étaient peu usités, puisque Mme de Sévigné écrit de Paris (1660), à son oncle, qui est à Niort : « Je voudrais vous rendre la pistole que je vous dois — 33 francs — mais je ne sais comment vous faire tenir une si petite somme ».

Au XVIIIe siècle, le public eut le choix entre les postes et les diligences; dans celles-ci, le droit, gradué suivant la distance, était par 80 kilomètres de 2 pour 1000, mais avec une perception *minimum de 2 francs*, qui écartait absolument les petits envois, puisque 10 francs, envoyés de Paris à Versailles, eussent payé autant que

1.000 francs. La poste, elle, acceptait deux sortes de chargements : aux uns, sans déclaration de valeur, — analogues à nos lettres recommandées d'aujourd'hui, — elle imposait seulement la double taxe, avec remboursement éventuel de 300 francs au plus en cas de perte par faute des employés, mais *sans aucune indemnité* en cas de vol ou de force majeure. Aux autres, avec sommes déclarées, pour lesquels sa responsabilité était entière, elle prenait uniformément 5 p. 100. Repoussés par cette commission exorbitante, tous les mouvements d'argent se faisaient par les banques, comme de nos jours, bien qu'à des taux supérieurs : 2 pour 100 avec l'étranger, 1/2 pour 100 à l'intérieur de la France, étaient des changes ordinaires sous Louis XV.

Le droit postal de 5 pour 100 était partagé également entre l'administration et ses agents locaux; c'était le plus clair appointement de 247 directeurs, qui se contentaient d'un fixe de 200 francs et qu'il fallut porter à 600 francs, lorsque, sous le Consulat, cette remise leur fut supprimée. A cette époque (1801) *le total des envois d'argent* par la poste ne montait encore annuellement qu'à 22 millions de notre monnaie, — 11 millions intrinsèques, — dont 8 millions à destination de Paris. Vingt-deux millions ! C'est

la valeur annuelle, en 1913, des lettres chargées qui vont de France en Italie, à laquelle s'ajoutent des mandats-poste pour 32 millions de francs. De France à destination de la Belgique, mandats et lettres chargées font un total de 77 millions de francs. Quant à l'intérieur de la France, au lieu des 22 millions de 1801, les envois d'argent par la poste atteignent, en 1913, le chiffre de 9 milliards de francs, dont 3 milliards pour les bons ou mandats et 6 pour les lettres chargées. Encore la France est-elle, sur ce terrain, bien distancée par l'Allemagne où les mouvements de fonds, sous ces deux formes, s'élevaient avant la guerre à 24 milliards.

CHAPITRE XVII

Le Budget et le Personnel des postes sous l'ancien régime.

Les bureaux loués à des sous-fermiers. — Celui du Nivernais rapporte 38.000 francs en 1700. — Gages des employés : 570 francs en moyenne ; de 180 francs à 7.000. — « Lettres en déboursés. » — « Lettres en rebut. » — Plis taxés à l'arrivée. — En 1738, le bail de la ferme est de 11 millions de francs. — Les Rouille-Pajot se partageaient le bénéfice. — Leur bail est brusquement résilié par le Cardinal de Fleury. — La poste est mise en régie. — Le revenu net des postes monte à 15.600.000 francs en 1768, à 23 millions en 1790. — La place du régisseur Grimod de la Reynière vaut 400.000 francs. — Le produit *net* actuel (1913) est de 46 millions, mais le produit *brut* est de 370 millions au lieu de 33 millions en 1791. — Pour l'ancien régime, les postes étaient surtout un impôt. — La Révolution, en dix ans, double l'importance du service : le chiffre des kilomètres parcourus passe de 7 et demi à 15 millions. — Jusqu'au milieu du règne de Louis-Philippe, nombre de petites villes se passent de bureaux de poste. — La distribution est hebdomadaire dans les campagnes. — Telle commune, qui n'en voulait pas davantage en 1832, a besoin de 9 facteurs en 1910.

Sous l'Ancien Régime, à l'époque où la poste était en ferme, les bureaux de province étaient, tantôt loués à des sous-fermiers, qui les faisaient valoir pour leur compte, — celui du Nivernais rapporte ainsi 38.000 francs par an (1700), — tantôt confiés à des employés analogues à nos receveurs actuels. Les gages de ceux-ci, dont la moyenne était de 570 francs, — 804 bureaux coûtaient 480.000 francs sous la Régence, — variaient suivant les localités depuis 5.500 et 7.000 francs, pour Bordeaux, Besançon ou Amiens et depuis 2.800 francs, pour Aix, Bayonne ou Compiègne, jusqu'à 180 francs, sommes comprenant les frais de bureau et le loyer, que le comptable essayait parfois de porter en dépense, mais qu'on lui rayait impitoyablement à Paris. Les autres articles étaient les « lettres en déboursés », dont l'affranchissement était avancé partiellement par le bureau de départ, et les « lettres en rebut », que leur destinataire avait refusé de payer. Les recettes consistaient dans les ports encaissés, classés soit en deux catégories, — Paris et province, — soit d'après le détail des bureaux d'origine : sur 65.000 francs recouvrés par celui de Genève en 1693, les lettres venues de Lyon représentaient presque les deux tiers; celles de Strasbourg, Huningue,

Besançon et Annecy, toutes ensemble, 3.150 francs seulement. A Paris, à l'arrivée des courriers, les principaux associés de la ferme, tant Pajot que Rouillé, au nombre de 8, taxaient eux-mêmes les plis, leurs commis triaient et 80 facteurs faisaient la distribution.

Telle était la situation en 1738, où le bail primitif de 3.900.090 francs en 1672, et de 6.300.000 francs en 1683, accru en 1694 des postes de Louvois, s'était peu à peu élevé à 11 millions de francs. Durant cette période, la « surintendance des postes » avait plusieurs fois changé de titulaires, depuis Torcy, à qui le cardinal Dubois l'avait enlevée, jusqu'à Fleury, qui se l'était attribuée depuis quelques années. Mais la dynastie des Rouillé-Pajot se perpétuait immuable; hiérarchisés et disciplinés vis-à-vis les uns des autres comme des étrangers, mais travaillant comme une famille unie dans un bien patrimonial. Les filles avaient pour dot une part dans la ferme; mais les gendres comme les fils recevaient leur décompte en fin d'années, sans avoir la liberté de le vérifier.

Le profit que chacun savait être considérable, se partageait entre tant de personnes que cela ne faisait pas un particulier ou deux assez riches pour donner de l'envie; pourtant le ministère

désirait depuis longtemps savoir le chiffre de ces bénéfices. Pontchartrain, contrôleur général des Finances sous Louis XIV, avait une fois tenté de voir clair dans cette situation ; mais les Pajot, en donnant une forte somme pour les bâtiments du Roi, s'étaient assuré le repos et le Régent n'avait pas eu plus de pouvoir. Brusquement, un matin de l'année 1738, Fleury annonça aux fermiers que le bail était résilié et les invita à remettre séance tenante le service aux frères Grimod et Thiroux, désignés pour leur succéder en qualité de simples régisseurs. Ceux-ci, au nombre de 6, étaient gratifiés *ensemble* d'un traitement fixe de 270.000 francs, plus une participation du tiers dans les recettes nettes au-dessus de 11 millions de francs, chiffre de l'ancien bail.

Le Trésor ayant encaissé l'année suivante 1.500.000 francs de plus, on en peut conclure que le bénéfice des fermiers était d'environ 2 millions. Trente ans plus tard (1768), le revenu des postes montait à 15.600.000 francs; il était de 23 millions au moment de la Révolution ; ce qui n'avait pas empêché les régisseurs-intéressés de s'enrichir à leur tour : la place de l'aîné des Grimod, le Sr de La Reynière, passant pour valoir 400.000 francs par an.

Le *produit net* serait d'ailleurs un bien mauvais

indice du degré d'utilité, de progrès et même de bonne gestion des Postes. Ce service public, qui en 1791, *rapportait* 23 millions à l'État, et moitié plus sous la Restauration, ne procurait à notre budget de 1913 qu'un boni de 46 millions, y compris les télégraphes et les téléphones. Le *produit brut*, d'une date à l'autre, a progressé davantage : il était de 33 millions de francs en 1791, il est aujourd'hui de 370 millions. L'ancien régime exploitait donc à 70 p. 100 de gain; pour lui, les postes étaient surtout un impôt; dans l'exploitation contemporaine, — à 12 et demi p. 100 de gain seulement, — le côté fiscal passe tout à fait au second plan. La comparaison des produits bruts, à deux époques diverses, nous renseignerait encore très mal sur le développement effectif de l'organisme, parce qu'il y a cent vingt-huit ans, les tarifs étant très élevés, on obtenait une somme relativement forte avec un nombre assez faible de correspondances.

La Révolution eut cette conception du rôle moderne des postes et tenta bravement de le réaliser : en dix ans, malgré les troubles intérieurs et la guerre étrangère, elle doubla l'importance de ce service. L'emploi des petits courriers ou entreprises particulières, c'est-à-dire des piétons ou des méchantes charrettes à un cheval

dont le conducteur, assis sur une botte de paille, avait sa malle derrière lui, subsistait, pour des routes de première importance comme celles d'Amiens, Orléans, Reims, Troyes, Saint-Quentin, Rouen, Chartres et la Bretagne, jusqu'en 1791. Des malles furent alors établies sur *toutes* les grandes routes; l' « entreprise » fut réservée aux chemins de traverse. Comme les maîtres de poste étaient tenus au transport *gratuit*, — sauf le pourboire du postillon, — de deux *malles* par semaine, tandis qu'il fallait leur payer assez cher le port de la troisième, l'ancienne administration ne se pressait pas d'établir ce troisième ordinaire, dont tout le Midi notamment était privé. Dans le Nord, il n'y avait pas longtemps que des services directs avaient été institués entre des villes peu éloignées, qui précédemment n'étaient reliées qu'avec la capitale. Aussi, de Mézières à Charlemont, — trajet de 10 lieues, — une lettre mettait-elle trois semaines, parce qu'elle devait aller à Paris et en revenir.

En comparant, de 1791 à l'an IX (1801), le parcours annuel des agents des postes, en voiture, à cheval ou à pied, l'on constate que, dans l'espace de ces dix années, *le chiffre des kilomètres* était passé de 7 millions et demi à 15 millions. — Il est aujourd'hui de 260 millions, dont

189 millions sur voies ferrées. — Quoique les postes eussent ainsi doublé d'importance, leur produit *brut* avait à peine augmenté (de 33 millions à 35) et leur produit net avait baissé (de 23 millions à 16 et demi).

Les recettes étaient demeurées stationnaires : parce que le tarif des affranchissements avait été abaissé et que le port des papiers de procédure, — le sac à procès était une partie notable du trafic postal sous la monarchie, — était moins lucratif depuis que les tribunaux avaient été rapprochés de leurs justiciables. Les dépenses au contraire s'étaient beaucoup accrues : l'extension du service en poste à un très grand nombre de routes n'avait pu se faire qu'à un prix quatre fois plus haut qu'en 1791, pour dédommager les maîtres des postes de la presque inactivité à laquelle ils étaient réduits, par la concurrence des voitures libres, presque aussi rapides que les malles ; quant aux buralistes, leur traitement avait grossi à proportion du travail qui leur était imposé. Quoique ce travail se fût multiplié depuis le début de la Révolution, rien n'eût pu faire prévoir en 1801, ni même en 1840, le prodigieux développement des postes qui, dans notre France contemporaine, véhiculent, classent et font annuellement parvenir à leur adresse *trois mil-*

liards et demi de lettres, de cartes, journaux et papiers de toute sorte.

Si l'on suit en détail dans certaines localités la marche du progrès postal depuis cent ans, on remarque que, *jusqu'au milieu du règne de Louis-Philippe*, nombre de petites villes ne possédaient encore ni bureaux, ni distribution journalière. Quant aux simples communes rurales, la plupart se contentaient d'une distribution par semaine. A Peyreleau (Aveyron) où le facteur passait *tous les huit jours*, une délibération du Conseil municipal s'exprime ainsi en 1832 : « Le service actuel des postes suffit aux besoins; le service journalier ne serait *d'aucun avantage.* » En 1843, ce chef-lieu de canton fut doté d'une receveuse à 180 francs par an; en 1850, il eut deux facteurs; maintenant, il en a sept et il en demande deux de plus, « indispensables », dit-il (1910). Il reçoit de différentes directions quatre courriers par jour et émet environ 2.000 mandats. Plus tôt ou plus tard, suivant les régions, l'ancien porteur à 100 francs par an, payé parfois en nature par un poids convenu de blé, fut remplacé par une administration plus perfectionnée; mais partout, une fois éveillé, le besoin de communications grandit à mesure qu'il était satisfait.

CHAPITRE XVIII

Le télégraphe aérien.

Canons de 2 en 2 lieues, de Francfort à Paris, pour annoncer une nouvelle, en 1742. — Pigeons voyageurs en Orient. — Le télégraphe du jardin du Luxembourg en 1690. — L'invention d'Amontons. — Le « tachygraphe » ou « télégraphe » de Chappe (1791). — Expériences de Ménilmontant. — Première ligne de Paris à Lille. — 196 positions. — 2 signaux par mot. — Vocabulaire de 1795 : 8.464 mots usuels. — 14 kilomètres entre les stations. — La première dépêche du 15 Fructidor an II. — Jalousie de cette invention à l'étranger. — Difficultés d'argent. — Efforts héroïques de Chappe. — Lignes de Paris à Strasbourg, Brest, Milan. — Développement de 4.000 kilomètres, en 1852, lorsque le télégraphe optique disparut.

Ces communications allaient être accélérées au XIXe siècle par la vapeur et l'électricité ; le XVIIIe siècle, en ses dernières années, vit seulement la naissance du télégraphe aérien. On avait eu l'idée, lors de l'élection de l'Empereur en 1742, de placer des canons de deux en deux lieues de

Francfort à Paris, « ce qui aurait fait connaître la nouvelle en cinq heures; » mais le transport des canons aurait, paraît-il, coûté 34.000 francs. Les pigeons voyageurs étaient pourtant connus, à cette époque, et employés en Orient par les capitaines de navires qui, en arrivant à Alexandrette, leur confiaient des missives pour les négociants d'Alep; l'on en lâchait aussi de Bassora pour Bagdad, éloigné de plus de cent lieues.

La première expérience d'une petite ligne télégraphique fut faite dans le Jardin du Luxembourg (1690), sous le patronage du Dauphin et de sa maîtresse, la grosse Mlle Choin, très enthousiaste de cette idée, bien que l'histoire ne lui prête pas d'ordinaire un grand mouvement dans l'esprit. L'invention était due à Amontons, de l'Académie des Sciences, qui trouva, dit Fontenelle, le moyen de faire parvenir une nouvelle en trois ou quatre heures aussi loin que de Paris à Rome, sans qu'elle fût sue dans tout l'espace compris entre les deux villes. « Cette proposition si paradoxale et si chimérique en apparence fut exécutée sur une petite étendue de pays; » des gens disposés en plusieurs postes consécutifs, munis de longues-vues, apercevant les signaux, se les transmettaient les uns aux autres jusqu'au dernier *en aussi peu*

de temps qu'il fallait au premier poste pour faire les signaux au deuxième.

Manquait-il à cette découverte quelque détail qui la rendît pratique? Toujours est-il qu'elle sommeilla durant cent années, jusqu'à ce que Claude Chappe établit en 1791 à la barrière de l'Étoile son premier *tachygraphe*, — qui écrit vite, — plus heureusement baptisé par Miot, chef de division à la Guerre, de *télégraphe*, — qui écrit de loin. — Une expérience officielle, ayant été décidée par l'Assemblée Législative, après que la première machine eût été nuitamment brisée par des hommes masqués, une seconde fut hissée à Ménilmontant, chez Lepelletier Saint-Fargeau. Celle-ci fut incendiée par la populace comme suspecte de permettre à Louis XVI, enfermé au Temple, de correspondre avec ses partisans. Reconstruit sous la protection de la force armée, un nouvel appareil donna des résultats si probants par un échange de dépêches avec Saint-Martin-du-Tertre, localité distante de 35 kilomètres, que Chappe, appointé « ingénieur-télégraphe » à 5 livres 10 sous par jour (1793), fut aussitôt chargé de mettre sur pied une première ligne de Paris à Lille.

Au châssis mobile de 1m,65 centimètres de long sur 1m,35 centimètres de large, garni de lames de

persiennes à deux faces, blanches et noires, et flanqué de deux autres châssis plus petits qui se profilaient sur l'horizon, l'opérateur, placé dans une chambre basse, donnait l'impulsion avec un système de cordes et de poulies, lesquelles actionnaient aussi un petit appareil de contrôle, le *répétiteur*, placé à côté de lui. Quoique la machine pût prendre cent quatre-vingt-seize positions, chaque mot, au début, n'exigeait pas moins de six signaux, réduits peu après à deux par les vocabulaires de 1795.

Il fut alors dressé trois répertoires distincts de quatre-vingt-douze pages chacun, à quatre-vingt-douze mots par page, correspondant aux quatre-vingt-douze signaux ou développements du télégraphe dont l'un indiquait la page et l'autre le mot. Le premier de ces codes renfermait ainsi 8.464 mots usuels; le second contenait un même nombre de phrases, pour la Guerre et la Marine; le troisième était géographique. Entre Paris et Lille, les seize stations, à 14 kilomètres en moyenne les unes des autres, furent reconnues plus tard trop espacées pour assurer une marche normale; de même avait-on suivi trop rigoureusement le principe de la ligne droite, au lieu de choisir les hauteurs les plus propices.

Le jour pourtant où apparut sur le dôme du

Louvre, cimier bien maigre et peu esthétique pour ce casque géant, la mécanique parlante de Chappe, fut une date mémorable dans l'histoire des communications. Le 15 fructidor an II (1er septembre 1794), parvenait la première dépêche, pour laquelle les appareils se déployaient simultanément depuis la tour Sainte-Catherine, à Lille, jusqu'au dernier poste de la butte Montmartre. C'était la nouvelle d'une victoire; Carnot vint en donner lecture à la tribune de la Convention : « La ville de Condé est restituée à la République; la reddition a eu lieu ce matin à six heures ».

Bien que l'histoire politique de la Révolution, — la seule écrite jusqu'ici, — ait, suivant sa coutume pour tout ce qui n'est pas la lutte voyante et brillante des partis, à peine mentionné l'inauguration du télégraphe aérien, ce succès national excita grande jalousie à l'étranger: il parut en Allemagne des pamphlets pour décrier la machine de Chappe et en démontrer l'absurdité. A la tête de ce mouvement, Bergstrasser, l'auteur de la *synsématographie*, écrivait au roi de Prusse : « Le télégraphe sert à amuser les Parisiens qui, les yeux fixés sur la machine, disent : Il va! Il ne va pas! » Il alla pourtant, mais on a peine à comprendre comment. Tout manquait à Chappe, l'argent surtout, quoique son administration nais-

sante parût disposer de « 13 millions par an ». Mais au temps où 100 francs valaient 5 sous en assignats et 0,60 centimes en mandats « territoriaux » du Directoire, ces 13 millions de papier représentaient à peine 90.000 francs en numéraire.

La ligne de Strasbourg exigeait 6.000 livres de fil de laiton; Chappe en obtint 300 et imagina d'y suppléer en empruntant aux mobiliers confisqués, épars dans les magasins nationaux, les cordes de métal employées naguère à la suspension des lampes. A Metz, lorsque déjà la toiture du bâtiment où siégeaient les administrateurs du district était enlevée pour faire place à l'échafaudage du télégraphe, le travail fut interrompu faute de fonds, et les fonctionnaires, faute de toit, allèrent siéger ailleurs. L'an VI enfin, à l'occasion du Congrès de Rastadt, le Directoire délivra 176.000 francs en numéraire pour la construction de cette ligne de 600 kilomètres, comprenant 46 postes de Paris à Strasbourg; elle fut achevée en 5 mois. Les baraques étaient en bois; celles de la ligne de Paris à Brest furent construites la même année, en maçonnerie, au nombre de 55 sur un parcours de 870 kilomètres. Trois lignes fonctionnaient au début du Consulat, le 18 Brumaire : celles du Nord, de l'Est et de la Bretagne.

Celle de Lyon, assez avancée, fut prolongée sous l'Empire jusqu'à Milan et Venise, et l'ensemble du télégraphe aérien comportait en 1852, lorsqu'il disparut, un développement de 4.000 kilomètres.

Ce télégraphe primitif ne faisait pas de recettes, réservé comme il l'était aux dépêches officielles avec, pour unique client, la loterie d'État dont il publiait les numéros gagnants. Son budget en 1814 s'élevait à 360.000 francs ; chiffre modeste auprès des 96 millions de francs que produisaient nos télégraphes et téléphones de 1913.

CHAPITRE XIX

Le transport des marchandises — 1.300 tonnes par tête à un kilomètre.

En 1913, chaque Français faisait transporter 1.300 tonnes par an à un kilomètre, soit 13.000 kilos à 100 kilomètres. — 50 milliards de tonnes kilométriques sur terre ou sur mer pour 39 millions de Français. — Création récente de ces transports. — Comparaison du poids des lettres et des voyageurs à celui des marchandises. — Les voyageurs en chemins de fer représentent 1.400 millions seulement de tonnes kilométriques — Les marchandises 24 milliards de tonnes. — Le tarif du chemin de fer comprend l'entretien de la route. — Charge moyenne de 2.000 tonnes par kilomètre et par jour, sans compter le véhicule. — La plus humble famille ouvrière ou paysanne use journellement de produits venus des quatre parties du monde. — Café, sucre, morue, pétrole, bougie, fer, poutres, chanvre, coton, laine, papier, nitrates du Chili, phosphates d'Afrique, etc. — Toute la civilisation moderne repose sur la révolution des transports de marchandises. — Jadis, la ruine des producteurs ne profitait pas aux consommateurs. — Aujourd'hui, les premiers vendent plus cher; les seconds achètent meilleur marché.

Avant la guerre, chaque Français transportait, ou l'on transportait à son intention, pour le charme ou la commodité de sa vie, *treize cents tonnes par an* à un kilomètre, soit *treize mille kilos* à la distance moyenne de cent kilomètres.

Telle était, rapportée à nos 39 millions de concitoyens, quel que fût leur âge ou leur sexe, et quelque modeste que fût leur rang sur l'échelle sociale, la part qui revenait alors à *chacun d'eux* dans le volume et le poids gigantesque des 50 milliards de tonnes kilométriques, déplacées chaque année à leur intention et pour leur compte, par les voies ferrées, fluviales ou maritimes, sans parler du mouvement de nos routes terrestres dont il n'existe aucune statistique.

Ce mouvement global de 50 milliards de tonnes chargées, déchargées, voiturées par ou pour nous, se décomposait en 180 millions de tonnes effectuant sur nos chemins de fer un parcours de 135 kilomètres, 35 millions de tonnes accomplissant sur les canaux et rivières un trajet de 156 kilomètres, et 40 millions de tonnes importées ou exportées par mer d'une distance que, pour être sûr de rester au-dessous de la vérité, l'on peut chiffrer à 500 kilomètres en moyenne, puisqu'elles venaient en égale quantité d'Angle-

terre et d'Amérique ou d'Asie, faisant tantôt 30 kilomètres et tantôt 7.000 [1].

Tous ces transports étaient une création récente : ils dataient de la seconde moitié du XIXe siècle. Celui des chemins de fer, qui remplaçait la traction animale sur certains points, ne l'avait pas diminuée ; il s'était purement ajouté à elle : c'était un gain total. Le nombre des chevaux de trait ayant fort augmenté, ainsi que la longueur des routes ouvertes, on peut être sûr que les charrettes et camions dans leur ensemble véhiculaient en 1913 un poids très supérieur à celui d'il y a soixante ans [2]. Quant aux transports maritimes, les entrées et sorties annuelles des ports français qui, — non compris le cabotage, — étaient, il y a cinq ans, de 51 millions de tonnes, ne dépassaient pas 11 millions de tonnes en 1869 *et 3 millions et demi en 1845*. Enfin sur les fleuves et canaux qui, les premiers du moins, semblent avoir été le mode de locomotion

1. Notre commerce avec l'Angleterre se chiffrait, *en valeur*, par 2 milliards 400 millions et notre commerce avec les États-Unis, l'Argentine, le Brésil, les Indes Anglaises, la Chine et la Turquie, formait un total de près de 3 milliards. *En poids*, ces échanges respectifs étaient dans un rapport semblable à celui de la valeur.

2. Le nombre des entreprises de voitures publiques était de 14.000 en 1896 ; il était de 19.000 en 1909.

préféré de jadis, le trafic était à peine, *en 1850, le quart* de ce qu'il était à la veille de la déclaration de guerre en 1914; on en verra plus loin les motifs.

Il s'écrit plus de lettres qu'il ne se fait de voyages, mais il se véhicule, *au poids*, incomparablement plus de marchandises que de papiers postaux et de créatures humaines. Les anciens modes de transport étaient parvenus à assurer tant bien que mal la circulation des lettres et même des voyageurs, colis peu encombrants et peu lourds. Les quatre-vingt-dix objets de correspondance, — moitié lettres, moitié journaux ou imprimés, — que chaque Français recevait annuellement avant 1914 représentent, à vingt grammes chacun, une charge globale de 720.000 tonnes. Ce voyageur lui-même qui montait en chemin de fer quatorze fois par an et faisait en totalité 462 kilomètres sur le territoire de la République, admettez qu'il pèse individuellement 75 kilos, constituait, pour l'ensemble des réseaux, un poids total de un milliard 400 millions de tonnes kilométriques.

Qu'est-ce que cela, comparé aux 24 milliards de tonnes de marchandises? Les chemins de fer transportaient donc au poids *dix-sept fois plus de marchandises* que de voyageurs. La tonne de

voyageurs (à 75 kilos par tête) payait 46 centimes par kilomètre ; mais la tonne de marchandises, en petite vitesse, payait dix fois moins, — quatre centimes et quart ; — ce qui de nos jours permettait aux objets vulgaires et de peu de prix d'aller très loin, et ce qui explique aussi combien cela leur était autrefois impossible.

Notez, et c'est un point capital, que dans le prix perçu par le chemin de fer est compris l'*entretien de la voie*, dont l'ancien roulage n'avait pas à tenir compte. Or, comment eût-on pu entretenir une route telle que celle de Paris à Lyon ou à Calais, sur laquelle eussent passé *chaque jour* des millions de kilos ? Répartie sur nos 40.000 kilomètres de chemins de fer, la charge annuellement transportée en 1913 ressortait *en moyenne*, par kilomètre et par jour, à 2.000 tonnes, sans compter le poids des véhicules ; quelle route pourrait, *en temps normal*, supporter le passage quotidien de 1.000 charrettes portant chacune 2.000 kilos ?

Il peut sembler extraordinaire et même invraisemblable que, pareil à M. Jourdain qui faisait de la prose sans le savoir, chaque Français, avant la guerre, déplaçât inconsciemment, envoyât ou apportât chaque année, d'une distance moyenne de 200 kilomètres, 6.500 kilos par terre ou par

eau. Cependant, si l'on regardait vivre, je ne dis pas les riches ou les bourgeois, producteurs et consommateurs d'importance, mais le plus simple paysan dans son village, on ne s'étonnera plus que, pour faire vivre comme elle vivait en 1914 la famille qui occupait cette maisonnette, il fallût mouvoir et véhiculer un pareil poids.

Presque tout ce qu'elle consommait venait de loin et les choses mêmes qu'elle produisait sur place, comme les grains ou le bois, pour qu'elles n'enchérissent pas à l'excès, pour que le pain blanc de sa table et la bûche de son foyer ne devinssent pas, en se faisant rares, des objets de luxe qui lui eussent échappé, devaient être multipliées par des apports lointains, dans l'intérêt de cette famille paysanne. Il fallait que le froment du Nord vînt alimenter le Midi, que le froment d'Amérique, de l'Inde ou de la Russie comblât les vides de la récolte française. Si le charbon de terre n'avait pas remplacé le bois dans tous les usages industriels, si les citadins ne l'avaient pas employé de préférence comme combustible ; si, même aux champs, le maréchal, le bouilleur de crû, ne s'était servi de houille pour sa forge ou son alambic, le bois, disputé par des consommateurs plus fortunés, eût été arraché aux campagnards.

Pour sa nourriture quotidienne, cette famille rurale usait de café du Brésil, du sucre de l'Aisne ou du Pas-de-Calais, de morue de Saint-Pierre et Miquelon ou de Terre-Neuve; le pétrole qui brûlait dans sa lampe de faïence blanche suspendue aux solives du plafond, venait de Bornéo dans l'océan Indien ou de Bakou sur la mer Noire; sa bougie était le produit de graisses internationales, peut-être de gadoues des États-Unis, désinfectées, blanchies et déshydrogénées par un procédé scientifique récent. Sa faucheuse était importée d'Amérique, à moins qu'elle n'eût été fabriquée par la succursale française de quelque *International Harvester*. De Lorraine venaient le fer de sa charrue, l'acier de ses essieux, de ses bandages de roues, de ses instruments aratoires, la ronce artificielle de ses clôtures. Le lien de corde, enroulé sur le front de ses vaches, était fait avec les fibres de Manille (îles Philippines) mariées au chanvre russe de Riga. Les poutres de son toit, le plancher de son grenier, étaient arrivés tout équarris et débités de Suède et de Norvège, d'où lui venaient aussi, sous forme de sapin brut, le papier de son journal et son propre papier à lettres. Sa chemise, son mouchoir, ses serviettes de coton venaient de la Louisiane ou du Texas, la laine de ses habits venait d'Argen-

tine ou d'Australie, et, si l'on objecte que parmi les fournitures qui précèdent, beaucoup sont de faible poids, on se souviendra que les milliers de kilos d'engrais artificiel qui fertilisaient ses labours ou ses prairies venaient, les nitrates du Chili, les phosphates de l'Afrique du Nord.

Des diverses provinces françaises et même de toutes les parties du monde étaient *apportés* à ce paysan cent objets nécessaires ou utiles à son exploitation agricole, comme à sa nourriture, à son vêtement, à son éclairage personnel; mais il n'usait pas moins des moyens de transport pour exporter, à des prix avantageux, presque tout ce qu'il produisait et qu'il n'aurait pu continuer de produire pendant un an, ou même seulement pendant quinze jours, si des trains entiers de chemins de fer n'étaient partis sans cesse de la station la plus voisine, chargés de ses volailles, de ses légumes, de ses fruits, de ses fleurs, aussi bien que de ses grains, de son bétail ou de son vin.

C'est ainsi que le transport des marchandises est le plus important de tous, non seulement *en lui-même*, par le nombre des kilogrammes, mais *par ses conséquences* : la civilisation moderne, si complexe, repose sur lui tout entière, parce qu'il est la condition essentielle de toute production

et de toute consommation, partant de toute industrie, de toute richesse, de tout bien-être. C'est la révolution des transports qui a mis fin à ce désolant paradoxe de naguère : l'extrême abondance des récoltes devenant une cause de ruine pour les producteurs, par un avilissement des prix dont les consommateurs n'étaient pas à même de profiter.

« Mourir de faim sur un tas de blé », suivant le mot connu de Mme de Sévigné, n'était pas seulement le fait d'une province exceptionnellement favorisée où le grain ne trouvait plus d'acheteurs, mais celui de régions très vastes et même de la France entière, à certaines époques où, les défrichements allant plus vite que l'accroissement de la population et l'offre de denrées dépassant la demande, tout progrès était paralysé. Par contre, la cherté, dont souffraient les consommateurs, n'était jamais avantageuse aux producteurs, parce qu'elle avait *pour cause nécessaire la disette*; l'on ne pouvait si bien vendre que ce dont nul n'était vendeur.

Si l'on trouve, du XIIIe au XVIe siècle, des hectares de vignes à 140 et même à 70 francs, — de notre monnaie, — en Languedoc, tandis qu'il s'en voyait à 4.000 et 6.000 francs à Argenteuil et à Vanves, à 7.000 et 8.000 francs en Basse-

Normandie et à Nanterre, c'est que, moins le climat était favorable à leur culture, plus les vignes augmentaient de prix par leur rareté. Avec une production réglée sur la consommation locale, le phénomène était semblable pour toute marchandise. Avant la dernière guerre, avec une consommation universelle sollicitant la production indéfinie des bonnes qualités à bas prix, un phénomène inverse apparaissait : par la division du travail sur le globe, par l'adaptation des cultures et des industries aux climats, au sol, aux forces naturelles et aux conditions économiques, l'humanité réalisait ce prodige : d'acheter meilleur marché tout en vendant plus cher.

CHAPITRE XX

Le coût des transports sur route, du moyen âge à Louis-Philippe.

Le tarif de la « petite vitesse » depuis sept siècles. — Les prix de port de la tonne de mille kilos par kilomètre. — Le gros charroi est libre. — Les colis « portés au trot » sont réservés aux Messageries royales. — Monopole pour les paquets inférieurs à 25 kilos. — Taxe officielle de ce que nous nommons « Colis postaux ». — De Paris à Lyon ou Bordeaux 7 fr. 50 par 5 kilos sous Louis XVI. — Prix exorbitants du moyen âge pour les petits colis. — Ils représentent les frais de voyage d'un exprès. — Variations brusques des anciens tarifs à quelques années d'intervalle. — « Commissionnaires. — Entrepreneurs par la voie des rouliers. » — *Une main* pour indiquer la fragilité. — Les avaries de transport et les procès pour indemnités. — 0 fr. 73 à 1 fr. 86 pour la tonne de blé, par kilomètre. — Sous Louis XV, de Paris à Lyon 1 fr. 10 par kilomètre. — Noyé dans la boue. — Les frets de retour. — Manque de chevaux. — Les « roussatis » du Midi. — Elargissement des bandages de roues au commencement du XIXe siècle. — Le roulage sous Louis-Philippe.

Pour faire pareille besogne, il fallait un outil que nos devanciers ne possédaient pas : si le lait

pur était en 1913 moins coûteux à Paris qu'il y a cinquante ans, tout en rapportant davantage au fermier qui le fournissait, c'est qu'il venait il y a cinq ans aussi vite de 150 kilomètres que de Garches ou de Montfermeil sous le second Empire. Et si la pierre à bâtir de nos grandes villes, bien qu'amenée d'une carrière lointaine faisait réaliser à la fois un gain nouveau au propriétaire qui l'extrayait et une économie à l'entrepreneur qui l'employait, c'est que le remorqueur ou la locomotive avait fait voyager ce bloc énorme pour quelques francs. Avec le roulage d'autrefois, la pierre eût trop enchéri en route et le lait fût resté en route trop longtemps.

Quel fut donc, dans les sept siècles qui ont précédé le nôtre, le tarif de la « petite vitesse ? » non que je prétende ici dresser, pour le moyen age et les temps modernes, une nomenclature analogue à celle du copieux in-folio qu'est le *livret Chaix* de nos Compagnies de chemins de fer. L'œuvre serait assez malaisée et d'ailleurs fastidieuse. Mais, grâce aux prix de transport que j'ai recueillis en assez grand nombre, pour des marchandises variées et s'appliquant à des poids et à des distances précis, il est possible, en traduisant les chiffres anciens en chiffres de 1913, de savoir ce qu'il en coûtait jadis par *kilomètre*

et par tonne de mille kilos, et de comparer au présent un passé jusqu'ici obscur [1].

Les transports qui, pour les voyageurs et les lettres, devinrent, aux XVIIe et XVIIIe siècles, l'objet de monopoles assez jaloux, demeurèrent libres pour les marchandises. La loi seule de l'offre et de la demande régla, depuis le moyen âge jusqu'à la fin de la monarchie, le voiturage des marchandises, la « petite vitesse » du moins, c'est-à-dire le gros charroi. Pour les colis légers, *portés au trot*, — allure correspondant à la « grande vitesse » actuelle, — leur trafic était, depuis Louis XIV, réservé aux Messageries Royales ; celles-ci obtenaient fréquemment condamnation à dommages-intérêts (de 20 à 70 francs) des rouliers qui s'étaient illégalement chargés de paquets inférieurs à 25 kilos, ou en avaient indûment groupé plusieurs pour atteindre ce poids.

La taxe officielle appliquée par les diligences à ce que nous nommons les « colis postaux, » était graduée suivant la distance : de 50 centimes, chiffre minimum pour 5 kilos expédiés à 40 kilomètres, elle s'élevait par 20 kilomètres de

1. Voyez les tableaux de prix des moyens de transport dans le tome VI, p. 621, de mon *Histoire Économique de la propriété, des salaires, des denrées et de tous les prix en général depuis 1200 jusqu'à 1800*.

25 centimes, de sorte qu'à destination de Lyon ou de Bordeaux, 5 et 10 kilos, au lieu de 80 centimes et 1 fr. 25 en 1913, payaient sous Louis XVI 7 fr. 50 et 15 francs. Ce tarif de la fin de l'ancien régime, avec son supplément de 50 centimes pour livraison à domicile, était cependant inférieur d'un tiers à celui des premiers coches publics au temps de Louis XIII.

Il eût paru bien bon marché aux gens des XIVe et XVe siècles, où les petits colis payaient proportionnellement le plus cher, grevés qu'ils étaient des frais d'une voiture souvent aux trois quarts vide. Il en coûtait 10 francs pour le port d'une robe de Paris à Compiègne (1302), 96 francs pour celui d'une grande cage de perroquets de Montargis à Paris, 128 francs pour quelques poissons de Paris en Franche-Comté et 72 francs pour un baril de lamproies de Paris à Arras (1405). Au XVIe siècle le port d'une épinette de quelques kilos, — cet embryon des pianos futurs, — était payé 84 francs de Tours à Cognac; celui de deux « harnais d'armes », — armures complètes, — 108 francs de Besançon à Bruxelles (1501); celui de six gerfauts, de Bruxelles à Prague, 166 francs (1595).

Ces prix et beaucoup d'autres du même genre ne sont pas, à proprement parler, la rémunéra-

tion effective d'un « transport » de marchandises, mais la dépense de voyage d'un exprès, indépendante de la charge à lui confiée. C'étaient des manifestations de luxe, disparues de notre temps, où elles seraient sans objet. Elles suppléaient à la « grande vitesse » inexistante, mais n'ont pas plus d'analogie avec un trafic organisé que n'en ont, par exemple, avec le tarif actuel des cercueils par chemin de fer, des cortèges funéraires qui rapatrient *processionnellement*, parfois de fort loin jusqu'au tombeau familial, un cadavre princier : ainsi en coûta-t-il 160.000 francs pour ramener d'Italie à Thouars (Charente) escorté d'une foule de prêtres et de chevaliers, entre deux rangs de porteurs de torches en cire, le corps de Louis de la Trémoïlle, tué à la bataille de Pavie (1525).

Lorsque, au contraire, 500 plumes de chapeau payent 56 francs de Paris à Nevers (1618), ou six fromages de Parmesan 26 francs de Milan à Bruxelles, nous voyons bien, et que les charretiers devaient sur le parcours avoir d'autres clients, et qu'ils en avaient cependant fort peu, puisqu'ils exigeaient pour de si faibles poids un pareil fret. Plus tard, lorsque des services réguliers fonctionnèrent, le port des petits colis fut moins fantaisiste : 20 francs pour une valise par le coche de

Paris à Troyes, 1 fr. 30 pour une paire de souliers de Paris à Strasbourg ou 10 fr. 50 pour « deux belles truites » de Dieppe à Versailles (1760).

Encore n'était-ce que sur quelques grandes routes. Entre localités médiocrement éloignées mais qu'aucun passage périodique de voitures n'unissait entre elles, le prix demeure élevé et d'ailleurs très variable : de Vinsobres, bourg de Dauphiné, à Grenoble, le kilo paie tantôt 87 centimes pour des vêtements, tantôt 3 fr. 75 pour des truffes (1635), sans que la nature de la marchandise y fût pour rien, car, pour les mêmes objets, le port diminue ou augmente *du simple au double* à quelques années d'intervalle. La fixité des tarifs est un bienfait tout moderne ; avant la création des chemins de fer, quand la marchandise était abondante, l'outillage des transports devenant insuffisant, les prix s'élevaient brusquement au triple et au quadruple comme les frets sur l'Océan.

Les « colis postaux », malgré leur nombre d'environ 75 millions, et d'ailleurs tout le trafic dit de « grande vitesse », ne représentaient qu'une bien faible partie du mouvement des marchandises avant la guerre : sur nos voies ferrées 20.000 wagons y suffisaient, tandis que 335.000 étaient affectés à la « petite vitesse. » A cette

dernière pourvoyaient vers la fin du XVIIIe siècle à Paris, seize « commissionnaires entrepreneurs de grosses voitures par la voie des rouliers, pour toutes les villes du royaume »; les uns spécialisés dans certaines directions, les autres prenant pour tout pays.

Plusieurs fois l'État avait songé à réglementer ce commerce : dès le règne de Louis XIII, on faisait valoir que « les marchands sont le plus souvent en peine de trouver des rouliers et, s'ils n'ont de quoi leur donner leur charge, faut qu'ils attendent souvent quinze jours ou un mois ». Les colis étaient « confiés au premier venu, pauvre homme parfois, qui n'a qu'une charrette et vend, si elle se rompt en chemin, une partie de ses chevaux pour la faire réparer ou en avoir une neuve ». Un fermier sollicitait (1634), en échange d'un versement de 1.500.000 francs, dont le Trésor lui eût servi l'intérêt à 4 p. 100, *le privilège du roulage* en France; s'engageant à faire partir à jours fixes *une ou deux charrettes par semaine*, chargées ou non, — c'était sans doute assez en ce temps-là, — et, de plus, « à assurer et garantir la marchandise. »

Clause précieuse au premier chef : suivant l'usage d'alors, on dessinait à l'encre *une main* sur le ballot ou la caisse, pour indiquer que son

contenu était fragile, mais cela ne servait pas à grand'chose; dans son *Histoire de la manufacture de Saint-Gobain* (1665-1865), M. Augustin Cochin, administrateur de cette Compagnie, affirme qu'autrefois, sur 72 glaces transportées de Chauny à Paris, 12 seulement arrivaient entières; pourtant le voyage se faisait par eau et ces anciennes glaces n'avaient qu'un mètre de côté. De ces miroirs brisés, des pièces d'étoffes gâtées ou tachées d'eau et de toute avarie en général, il fallait bien faire son deuil; les transporteurs gagnaient toujours leurs procès; les tribunaux, estimant que ce risque était naturel, n'accordaient rien et, pour les coffres ou valises perdus sans valeur déclarée, ils n'allouaient qu'une indemnité fort médiocre.

Les projets de monopole se renouvelèrent périodiquement jusque sous Louis XVI, soulevant chaque fois, de la part du commerce, des protestations énergiques qui firent reculer le pouvoir. Les adversaires des courtiers libres leur reprochaient de prélever des commissions exorbitantes, allant jusqu'à 40 pour 100 et faisant des 60 et 120 francs par tonne.

Le taux *moyen* des transports par terre se tenait, avant la Révolution, aux environs de 1 franc par kilomètre et par mille kilos, avec un

maximum de 1 fr. 60 et un minimum de 0 fr. 40. Depuis le moyen âge, il oscillait entre 2 francs et 0 fr. 50, sauf pour les objets précieux, — en 1315, une statue d'albâtre coûte 2.200 francs de port de Paris à Dijon, — ou pour de très petits poids — trois rames de papier d'impression paient (1562) sur le pied de 2 fr. 66, et 42 kilos d'amandes sur celui de 20 francs la tonne kilométrique. Il règne ici la plus grande fantaisie.

Des prix exceptionnels se rencontrent aussi pour de courts trajets sur de mauvais chemins : le blé paie à Abbeville la même année (1476), dans la direction d'Amiens, 1 franc la tonne kilométrique et 4 fr. 10 dans la direction de Saint-Valery, sans doute à cause des difficultés du charroi.

En général, les chiffres que j'ai recueillis montrent le port du blé variant, au cours des siècles, de 0 fr. 73 à 1 fr. 86 la tonne kilométrique, celui du vin de 1 franc à 1 fr. 32, celui du bois de charpente de 0 fr. 32 à 1 fr. 54, — des canons payaient 0 fr. 50 et des volailles 2 francs. Il existait naturellement quelque sorte de gradation entre les prix, suivant le caractère plus ou moins périssable des marchandises : le foin coûtera 0 fr. 77, le beurre 1 fr. 35, et, par exemple à la même date (1765), d'Aix à Paris, les savons et

l'épicerie sont taxés à 0 fr. 90 par kilomètre les mille kilos, tandis que les vins en caisse le sont à 1 fr. 30. Mais le cours des transports subissait tant de vicissitudes, obéissait à tant de causes impossibles à discerner! Nous ne serons pas surpris de voir la tonne de laine brute supporter 1 fr. 80 par kilomètre (1673) sur la route d'Orléans et les drogueries 0 fr. 63 seulement sur celle de Soissons; et nous ne nous étonnerons pas d'apprendre par Albert Dürer que d'Anvers à Nuremberg (1521) on lui prend pour divers bagages, *à quelques jours d'intervalle*, 265 francs, puis 1.060 francs les mille kilos. Sans doute ce dernier chiffre est accordé au « vicarius » plus spécialement chargé de voiturer les curiosités.

Sur la ligne de Paris à Lyon (1762) le tarif normal des rouliers était de 1 fr. 10 par tonne kilométrique, mais les huîtres venaient de Marennes à Paris pour 0 fr. 76 et le port des vivres militaires, qui se payait en Normandie sur le pied de 1 fr. 60 (1775), tombait quelques années plus tard à 0 fr. 60. Le plus ou moins de concurrence, et aussi l'état plus ou moins praticable des voies de communication, suffiraient à expliquer d'aussi brusques écarts.

Les routes, au XVIIIe siècle, se créaient lentement; j'ai précédemment conté leur histoire et

les doléances des voyageurs; les détails abondent sur ce sujet : Blondel, ministre de France, près l'électeur Palatin, qui regagnait son poste en janvier 1735, écrit au ministre Chauvelin : « J'ai resté une nuit dans les boues, et hier, étant parti à six heures du matin de Château-Thierry, je fus heureux d'y pouvoir retourner coucher le soir, ma berline ayant été embourbée dès dix heures et n'ayant pu la retirer qu'à six heures du soir. Je n'ai pu faire aujourd'hui que *cinq lieues*, quoique ayant à ma voiture *douze et quatorze chevaux*. Enfin, les boues sont telles qu'une charrette sur laquelle il y avait trois invalides ayant versé près d'ici, il y en eut un qui s'est noyé dans la boue ».

Les entrepreneurs de charroi passaient avec les laboureurs du voisinage des marchés sujets à mille fluctuations; en certaines directions on utilisait des frets de retour : le concessionnaire d'une houillère en Limousin sous Louis XV, se proposait, dit-il, « d'employer pour le transport de ses charbons 3 à 4.000 voitures qui passent continuellement à vide auprès de sa mine, pour aller chercher à Limoges le sel qu'elles conduisent en Auvergne ». L'on ne sait ce qu'il advint de ces espérances; mais une autre mine, en Bourbonnais, ne pouvait livrer au port de Mou-

lins, cependant peu éloigné, plus de 700 tonnes par mois (1793) « vu le manque de chevaux et de fourrages ».

Bien que les charrettes ne fussent pas très communes, surtout dans le Midi où beaucoup de transports se faisaient encore sur des bâts, à dos de bêtes de somme, — mauvais *roussatis* de foire, — le matériel de traction dut pourtant s'améliorer au début du XIXe siècle : un voyageur anglais (1802) témoigne de l'admiration pour la manière dont on construit les charrettes dans l'Ouest de la France : « Elles sont placées sur de très hautes roues, la charge répartie en équilibre sur un essieu où l'on attache les traits. Un marchand m'a dit qu'un cheval pouvait ainsi traîner 3.600 livres ». De ce perfectionnement des charrettes, Mercier fait au contraire honneur à l'Angleterre. « Les jantes de toutes les voitures roulant fardeau, dit-il, sont *trois fois plus larges* qu'elles n'étaient ci-devant..., large bandage que nous avons enfin imité des Anglais. »

Avant que l'invention, puis le progrès des chemins de fer n'eussent abaissé graduellement le coût des transports aux 4 centimes et quart où nous le voyions en 1913, une première réduction, très importante, avait été obtenue de 1800 à 1855 par la triple amélioration des routes, des véhi-

cules et des chevaux, ces derniers multipliés par l'élevage, tandis qu'ils étaient sous l'ancien régime bien peu nombreux. Le roulage accéléré ne coûtait plus, à la fin du règne de Louis-Philippe, que 44 centimes environ et le roulage ordinaire que 26 centimes par kilomètre.

CHAPITRE XXI

Les transports par rivières ou canaux.

Au moyen âge, de 6 à 60 centimes la tonne kilométrique pour les transports fluviaux. — Aux temps modernes, de 14 centimes sur la Loire à 30 centimes sur la Garonne. — Moyenne de 21 centimes autrefois, de 1 centime aujourd'hui. — Rivières françaises raccourcies de 1.300 kilomètres depuis 25 ans. — Disparition des trains de bois; 18 tonnes de bois flotté sur 1.000. — Les temps féodaux respectent le lit des fleuves. — Projet de la Seine canalisée autour de Paris, sous Henri IV. — Canaux de Briare et du Midi. — 200.000 tonnes entre Bordeaux et Toulouse, par eau, en 1847; 25.000 par terre. — Le « plan Freycinet »; longueur quintuplée des canaux. — Les vœux de Colbert. — 3 millimes de fret sur le canal de Saint-Quentin en 1913.

Ce tarif, appliqué il y a soixante-dix ans, aux charrois de plusieurs tonnes, eut semblé incroyable au temps de Louis XVI, où l'on payait 1 franc sur routes de terre. Le prix de 26 centimes n'était obtenu aux siècles passés que sur les fleuves ou les canaux. Bien qu'on puisse noter

au moyen âge des transports par eau depuis 6 centimes jusqu'à 60 pour des marchandises identiques, pour des pierres par exemple, les frets ne descendaient guère au-dessous de 14 centimes sur la Loire ou le canal de Briare et ils ne s'élevaient pas en général au-dessus de 30 centimes sur le canal du Languedoc, sur la Garonne ou sur le Rhin.

Or, le fret sur canal ou sur rivière, que l'on peut évaluer à 21 centimes jadis, était en moyenne avant la guerre d'*un centime* par tonne kilométrique, réduit ainsi des 19 vingtièmes, dans une proportion presque pareille à celle des routes de terre du XVIIIe siècle comparées aux chemins de fer actuels. Ici le phénomène semble au premier abord moins explicable : la navigation fluviale s'est pourtant radicalement transformée. Elle évolue sans cesse : qui croirait que les rivières françaises, après s'être allongées de 1.000 kilomètres de 1847 à 1887, se sont raccourcies depuis vingt-cinq ans de 1.300 kilomètres? Non qu'elles aient *géographiquement* diminué et qu'elles n'occupent plus la même place sur la carte, mais *économiquement* leur longueur utile, d'abord prolongée par le commerce, a ensuite décru : les bateaux grandis ne daignant plus fréquenter les sections de cours d'eau trop étroites ou trop peu profondes.

Des méthodes vieillies disparaissent, leurs défauts n'étant plus masqués par un bon marché relatif : tels les trains de bois qui, depuis leur invention à la fin du XVIe siècle, semblaient ne pouvoir être pratiquement remplacés. La construction d'un train de bois bien couplé, avec futailles vides, coûtait 210 francs de main-d'œuvre sous Louis XV ; deux hommes le conduisaient de Clamecy à Paris pour 120 francs et l'on mettait 8 trains à la file, sous la haute main d'un voiturier inspecteur. En 1913, il passait par les voies navigables dix fois moins de bois que de houille mais, *sur 1.000 tonnes de bois*, à peine s'il y en avait *18 de flotté*.

Les temps féodaux, trop faibles pour violenter la nature, respectaient le lit des fleuves. Quand un port émigrait par ensablement, ils essayaient bien un peu de le retenir : à Aigues-Mortes, au XIVe siècle, les autorités provençales dépensèrent à cette fin 320.000 francs sans résultat (1376). « Il faudrait, disait-on, pour purger le port des sables qui l'envahissent, établir un canal dans lequel on ferait passer le Rhône. » Charles VI signa plus tard des lettres patentes approuvant la construction de ce canal, mais on n'alla pas plus loin que cette signature. Quelques villes, quelques corporations de marchands se

cotisaient modestement, de temps à autre, en vue d'un travail local : à Rennes sur la Vilaine, à Toulouse sur la Garonne « pour l'extirpation des rochers qui gênent la navigation ».

Les idées se firent jour de Henri IV à la Révolution, des plans furent dressés et l'on en exécuta plusieurs. Parmi ceux qui ne furent pas exécutés figure le « grand canal destiné à donner cours à la rivière de Seine autour de la bonne ville de Paris ». On estima les terrains à exproprier ; on nomma et l'on paya des ingénieurs, des architectes, des contrôleurs, puis on n'y pensa plus (1636). C'était une idée de Richelieu, moins avisé en affaires qu'en politique, qui avait aussi projeté de faire à ses dépens un canal de jonction de la Gironde et de la Seudre (notable ruisseau de l'arrondissement de Jonzac) « pour faciliter le commerce de Bordeaux ».

Le canal de Briare, puis le canal du Midi, furent entrepris et achevés à grand effort et bien lentement ; œuvres superbes et aussi audacieuses, pour le XVIIe siècle, que le creusement moderne des canaux de Suez et de Panama. Les contemporains de Riquet, plus aptes à remuer des idées que de la terre, financiers à la bourse peu garnie, ingénieurs au bras encore peu puissant, ne disposaient pour leurs travaux publics d'aucun de

nos outils tranche-montagnes d'aujourd'hui : pelles à vapeur, avec lesquelles trois ou quatre ouvriers déplacent 5 à 6.000 mètres cubes par jour ; benne Hoover et Mason, qui permet à un seul individu de décharger 250 tonnes à l'heure.

La jonction de l'Océan avec la Méditerranée, soit par la Bourgogne, soit par le Languedoc, était à l'enquête depuis soixante ans lorsque les travaux commencèrent sous Louis XIV. L'union des deux mers ne se réalisa d'ailleurs que sur les cartes, où la voie était marquée d'un trait continu ; car, dans la partie de la Garonne comprise entre Toulouse et l'embouchure du Tarn (81 kilomètres), la navigation était presque nulle, faute de profondeur. De Toulouse à Bordeaux le trafic annuel *par eau*, en 1847, n'était encore que de 200.000 tonnes, dont 120.000 à la descente et 80.000 à la remonte ; *par terre*, de Bordeaux à Toulouse, il n'était pas transporté plus de 25.000 tonnes ; il est vrai que le roulage prenait alors 85 francs, les mille kilos, c'est-à-dire 33 centimes par kilomètre.

Dans les dernières années de l'ancien régime, l'opinion se préoccupe partout de l'amélioration des routes fluviales et, au lieu de contrecarrer les projets du gouvernement, comme elles l'avaient fait maintes fois antérieurement lors-

qu'il s'agissait d'ouvrir une route ou de creuser un canal, les municipalités, les assemblées locales, pressent l'Etat de leur venir en aide; mais quoique à cette époque les mémoires, les projets, les plans et devis détaillés se soient multipliés dans les cartons en vue d'approfondir, élargir, curer au moins et utiliser les cours d'eau de toute taille, ne fût-ce qu'en détruisant les barrages qui les obstruaient, il n'existait encore, sous Louis XVI, qu'un millier de kilomètres de canaux livrés à la circulation.

La longueur de nos canaux actuels, — 4.700 kilomètres, — a presque quintuplé; mais c'est seulement depuis 1878, grâce à l'exécution du « plan Freycinet », que plus de moitié d'entre eux ont été amenés à une profondeur d'eau de 2 mètres et munis d'écluses uniformes, permettant la circulation de la péniche flamande de 320 tonnes, — 38 mètres de long sur 5 mètres de large, — du type le plus usité : 2.630 kilomètres de canaux, — au lieu de 463 il y a quarante ans, — et 2.630 kilomètres de rivières, — au lieu de 936, — sont maintenant dans ce cas. Sur le parcours de la Seine, le tirant d'eau s'abaissait naguère à 65 centimètres (Pont-de-l'Arche) et même 50 (Poses, dans l'Eure); au passage de certains points il fallait jusqu'à

50 chevaux pour haler en remonte des bateaux qui portaient au plus 200 tonnes. Aussi la jauge *ordinaire* des bateaux de Seine n'était-elle que de 60 tonnes et celle des bateaux de Loire de 30 tonnes. Aujourd'hui, par sa division en dix biefs au moyen de grands barrages avec écluses accolées, la navigation de la Seine entre Paris et Rouen jouit d'un tirant d'eau minimum de 3 m. 20.

Si le fret fluvial s'était abaissé de nos jours jusqu'à 1 centime 3 à la remonte et 6 millimes à la descente par tonne kilométrique, si le transport sur certains canaux comme celui de Saint-Quentin, le plus fréquenté par la batellerie, ne dépassait pas il y a cinq ans 3 millimes à la descente et trois millimes trois quarts à la remonte, on le devait non seulement à d'énormes travaux techniques et, pour les rivières, à la traction à vapeur, mais aussi à la suppression de tout péage : « Il faut, disait Colbert lors de la concession du canal de Picardie, que par le prix du péage le port y soit cinq fois moins cher que la voiture par terre. » Ce vœu ne fut pas réalisé : sous Louis XV, le tarif de Saint-Quentin à Chauny ou à La Fère grevait le bois de 10 centimes par tonne kilométrique, le vin de 60 centimes et d'autres marchandises d'un droit assez prohibitif par son exagération.

CHAPITRE XXII

Péages et taxes sur le port des marchandises.

Abolition des péages en 1880. — Au XXe siècle, routes et ponts sans péages ; aux temps féodaux des péages et pas de routes. — Les ventes et locations des péages, rapprochées de leur tarif, révèlent l'état de la circulation. — Influence des « maltôtes » sur la direction des routes. — Chemins en apparence déraisonnables ; les marchands « s'en vont par ailleurs ». — Exactions de ces douanes privées. — Suppression au XVIIIe siècle des « travers » ou « coutumes » sans titres. — Résistance des propriétaires. — La matière imposable leur échappe peu à peu ; messagers, coches, poste sont exemptés. — Obligation, jusqu'en 1738, pour les bateaux, d'aller décharger à Rouen des marchandises destinées au Havre. — Entraves aux transactions, de la part des vendeurs pour se réserver la clientèle locale. — Tendance des acheteurs à susciter la concurrence du dehors.

Abolis par une loi de 1880, lorsqu'ils étaient perçus au profit de l'État, ou rachetés peu à peu depuis trente-cinq ans s'ils faisaient l'objet de concessions particulières, les péages sur les voies

de navigation intérieure n'existent plus de nos jours. Le budget pourvoit au service de ces routes d'eau, — elles lui coûtaient 12 millions par an en 1914, — comme à l'entretien des routes terrestres. Sur les unes comme sur les autres la gratuité absolue est de date récente : c'est seulement en 1848 que disparurent à Paris, et encore par la violence, les péages de plusieurs ponts. Intérêt et amortissement des capitaux employés à la construction, ces péages, créés *pour satisfaire le besoin de circulation*, semblaient désormais *lui faire obstacle*; ils étaient devenus odieux depuis qu'on ne les jugeait plus indispensables.

Nous avons au XXe siècle *des routes et des ponts sans péages*, nous n'en concevons même pas d'autres ; nos aïeux avaient, aux temps féodaux, *des péages et pas de routes* : les péages ayant été d'ailleurs beaucoup plus faciles à établir que les routes, les barrières s'étaient avec profusion hérissées sur tout le territoire devant les voyageurs et les marchandises. Le modique prix de vente des péages, — souvent quelques centaines de francs, — rapproché du tarif élevé des « pancartes » nous apprend que la circulation devait être insignifiante sur la plupart des voies rurales. Dans les centres urbains les perceptions accusent d'une date à l'autre de singuliers écarts :

celle de Montélimar, de 8.600 francs en 1322, s'élève à 43.200 en 1487 et ne rapportait plus que 20.000 francs en 1579; celle de Bergerac, de 665 francs au milieu du XVIe siècle, tombe à 39 francs en 1586 et remonte en 1614 à 2.140 francs.

Ces taxes étaient parfois temporairement suspendues ou modérées : on promet, en 1240, aux gens de Toulouse et de tout le comté « que *jusqu'au 24 juillet* il ne sera levé sur eux aucune autre maltôte » que les 2 francs de Bordeaux. Au XIIIe siècle en effet, avant d'entrer à Bordeaux, les vins payaient au moins trois impositions *principales*, sans compter les *accessoires* et les droits de sortie comme cette branche de cyprès, cueillie sur la côte du Cypressac, que le seigneur de Rauzan délivrait, moyennant une légère redevance, aux navires quittant le port et qui équivalait à un laissez-passer. Cet usage de 1280 subsista jusqu'à la Révolution.

Au cours des âges le commerce changeait ses routes et leur direction était influencée par les taxes de passage : la décroissance de l'une d'elles, dit un prévôt du XIVe siècle en Champagne, « tient à ce que les gens qui devaient le péage *s'en vont par ailleurs* ». L'effort des seigneurs pour obliger à passer par leurs bureaux, celui des marchands pour s'y dérober, firent adopter des chemins qui,

plus tard, parurent déraisonnables : au commencement du XVIe siècle, en Franche-Comté, les marchandises gagnaient directement les montagnes du Jura par les défilés de Saint-Claude pour éviter les péages d'Augerans.

Sans doute ces douanes privées donnaient lieu à maintes exactions : accusés en 1367 de n'avoir pas acquitté le péage de Montboucher, deux âniers porteurs de fromages sont mis aux arrêts par le seigneur du lieu, sous un sapin, pendant une nuit et un jour, « malgré le froid et la pluie », et condamnés à 80 francs d'amende..., par erreur, car ils furent ensuite reconnus exempts. Les bateliers de Grenoble se plaignent que, lorsqu'ils déchargeaient du bois, les gardes du gouverneur en prennent une quantité *à leur discrétion* ; ils demandent, en 1613, que cet impôt, s'ils ne peuvent en être dispensés, soit du moins réglementé par le conseil de ville.

Colbert fit supprimer par ordonnance royale (1669) tous péages établis *sans titres* sur les rivières depuis un siècle et, pour ceux qui étaient antérieurs, prescrivit d'en justifier par titres au Conseil d'État. Là où n'existaient point de chaussées, bacs, écluses ou ponts à entretenir, aucun droit n'était excepté de l'abolition..., en théorie du moins, puisque, vingt ans plus tard, dans la

seule province de Dauphiné, il subsistait encore quatre-vingt-quatre péages. Tout au long du XVIIIe siècle, il n'y eut peut-être pas d'années, ni même de mois, où des arrêts du Conseil n'aient supprimé quelques péages « prétendus » sur des fleuves ou de grands chemins par des chapitres, des prieurés, des hospices, des communes, des seigneurs petits ou grands ; ces derniers, de taille à se défendre, ne capitulaient pas volontiers : deux arrêts successifs de 1735 dépossèdent le duc de Richelieu d'un péage par terre, à Coutras, et d'un autre sur la Dordogne, à Libourne ; mais un arrêt postérieur lui en maintient la tranquille possession.

Ce n'est pas que ces « travers » ou « coutumes, » comme on les nommait, fussent de bien gros revenu ; la matière imposable leur échappait peu à peu : les messagers en avaient été exemptés par ordonnance de 1712, puis les coches, les carrosses, la poste ; mais c'était néanmoins une gêne pour le trafic local. Par une contradiction singulière, l'État, en supprimant les péages des particuliers, les rétablissait parfois à son profit. Il subsistait d'ailleurs de capricieuses lignes de douanes, dont les principales zigzaguaient à travers le royaume, tandis que les moindres se contentaient de couper en deux ou trois tronçons

le territoire de telle ou telle province : à leur passage du Haut dans le Bas-Comtat-Venaissin, les marchandises payaient un impôt, qui ne fut aboli qu'en 1738. A la même époque seulement, fut permise l'entrée, par le port du Havre, des épiceries et droguéries qui jusqu'alors ne pouvaient être introduites que par le port de Rouen. Les négociants du Havre voyaient passer ces marchandises à eux destinées, qu'il leur fallait aller décharger *officiellement* à Rouen, pour les rapporter ensuite au Havre. Ce privilège inconcevable, Rouen le défendit *mordicus*.

Avec l'étranger les transactions étaient naturellement soumises à un luxe d'entraves, dont chaque nation se plaignait d'être victime de la part de ses voisines, mais que nulle ne se privait chez elle d'infliger aux autres. On avait, au XVIIe siècle, des moyens énergiques pour équilibrer l'importation avec l'exportation et contraindre la fameuse « balance du commerce » à n'être pas défavorable. Les consuls de Marseille s'étant plaints, en 1624, que « certains marchands étrangers, appelés Arméniens, prétendaient transporter hors le royaume des deniers par eux reçus pour le prix de grande quantité de balles de soie qu'ils avaient vendues, un arrêt du Parlement d'Aix leur interdit la sortie de l'argent et leur

permet seulement d'acheter, « avec ces deniers, telles marchandises françaises qu'ils aviseraient ». Pas n'était besoin en général de pareilles coercitions, l'intérêt naturel des commerçants les poussant à se munir d'un fret de retour. Dès le XIIIe siècle, aux foires de Champagne, les étrangers, après avoir écoulé le contenu de leurs charrettes, les chargeaient de produits locaux.

Deux courants inverses poussaient partout les acheteurs à susciter les concurrences des marchands du dehors, et les vendeurs à se réserver par tous les moyens la clientèle locale; à ces tendances hostiles la législation donnait tour à tour satisfaction. A la première répondait : la suspension des saisies et procédures les jours de foires; l'obligation imposée aux paysans de « fréquenter les marchés »; le privilège des juifs de séjourner trois jours par mois, — non compris le jour de l'arrivée et celui du départ, — dans les localités où il leur est défendu de tenir boutique ouverte; les accords passés par les villes du Midi avec le « roi des merciers » de la province, qui s'engage à venir « embellir la foire, avec une nombreuse société de merciers et d'abondantes marchandises, moyennant le tribut de félicitations dû à sa qualité et les présents d'usage », montant à quelques centaines de francs.

A la tendance contraire se rapportent les multiples défenses aux *bateaux étrangers* de passer sous les ponts de certaines rivières, d'exporter les denrées d'une province dans l'autre, les exactions du fisc entravant les transports permis, les escortes onéreuses que l'on contraignait les marchands à prendre sur les grands chemins et les confiscations auxquelles les navires se trouvaient exposés dans les ports, sous de futiles prétextes, de la part des États voisins les uns des autres, qui satisfaisaient ainsi leurs griefs réciproques.

CHAPITRE XXIII

Les transports internationaux.

Les traités de commerce du moyen Âge. — La voie maritime et ses dangers. — Les Barbaresques dans la Méditerranée. — Le protectionnisme à rebours ; droits de sortie. — Il est pratiqué par la plupart des nations d'Europe. — Les Anglais introduisent, au XVIIe siècle, des tarifs différenciels contre les vaisseaux étrangers. — Goût de l'aristocratie britannique pour les « affaires. » — Relations maritimes bien précaires encore au XVIIIe siècle. — Les douanes françaises. — La traversée de la Manche, ses tarifs et ses hasards sous Louis XV et sous le Consulat.

Non que les traités de commerce fissent défaut ni les lois internationales sur la mer ; il s'en voyait au contraire de vénérables par leur antiquité, toutes stipulant liberté « absolue »..., sauf que les neutres, en cas de guerre, trouvés à bord de navires appartenant à des belligérants, étaient traités en ennemis. Pour les marins de leur propre pays, les coutumes n'étaient guère tendres

au moyen âge : celle de Saint-Malo porte que « le pilote ou *locman*, si le vaisseau s'empire par faute qu'il ne sait pas conduire, il doit réparer les dommages s'il a de quoi et, s'il n'a de quoi, il doit avoir la tête coupée ».

Quoique, dès le XVIIIe siècle, l'on se fût interdit mutuellement de laisser débarquer et vendre les marchandises apportées par des brigands « écumeurs et autres gens laborant sur la guerre », la voie maritime, par sa nature la moins chère de toutes, demeurait la plus dangereuse. Sans admettre ce que prétendent les marchands de Rouen sous Louis XIII que les bateaux de harengs et de morues fussent dévalisés dans la Manche par des pirates, il est bien connu que la Méditerranée fut une ferme fructueuse pour les Barbaresques jusqu'à la fin du XVIIIe siècle. Le taux du fret s'en ressentait : de Messine à Marseille, la soie payait 180 francs les 100 kilos ; de Bilbao à Nantes, la laine ne payait que 22 francs.

Le quintal de laine, il est vrai devait en outre 129 francs de *droits de sortie*. Le protectionnisme à rebours fut longtemps pratiqué par la plupart des nations d'Europe, au moyen d'une taxe sur les exportations qui, de 6 p. 100 au minimum, s'élevait jusqu'à 50, 100 et 150 p. 100 pour les marchandises dont chaque pays pré-

tendait avoir le monopole : en Espagne, c'étaient l'huile d'olive, la cochenille « indispensable pour les teintures cramoisies », le *petun* (ainsi nommait-on le tabac au XVIIe siècle) de Varinas (Pérou), « le meilleur de tous, dont les nations du Nord ne se peuvent passer »; en Portugal, le sel estimé plus fort que le nôtre; en Angleterre, l'étain, le charbon de terre et la draperie.

Avec cette distinction que l'impôt anglais, variait du simple au double selon que les draps étaient embarqués sur un vaisseau *indigène* ou *étranger*. Les premiers en Europe, nos voisins de Grande-Bretagne avaient mis en pratique des théories commerciales que notre compatriote Bodin, dès le XVIe siècle, développait dans sa *République*, mais que nous n'appliquions pas. Bien que nous eussions avec les Anglais, depuis Henri IV, un traité garantissant « liberté et égalité du commerce *le plus que faire se pourrait* », ils faisaient bénéficier leurs nationaux de tarifs différenciels qui, pour les vins, allaient jusqu'à la confiscation de ceux qui étaient apportés dans des navires français.

Par contre, en temps de guerre avec le Royaume-Uni, ses marchandises entraient dans nos ports sous le nom d'armateurs français « moyennant quelques présents aux gouverneurs

et officiers de la marine ». Au XVIIIe siècle, l'exportation des laines brutes et l'importation des tissus fabriqués continuaient d'être interdites en Angleterre, qui « faisait, dit Savary, de grands profits sur nous et ne voulait pas que nous en fassions aucun avec elle ». La visite de la douane britannique, « minutieuse, vexante, indiscrète et même impertinente », dit un voyageur sous Louis XV, était cependant égale pour tous. Le duc de Bedford, ambassadeur d'Angleterre en France, retournant dans son pays, y était lui-même soumis.

Les grands seigneurs anglais avaient tous, de temps immémorial, « intérêt au négoce », tandis qu'en France on insinuait timidement « qu'il ne peut être déshonorable aux gentilshommes et autres personnes de qualité dans la robe de faire des sociétés en commandite, parce qu'ainsi ils ne font point le commerce et donnent seulement leur argent à intérêt ». Bien que ce goût de l'aristocratie britannique pour les affaires ait contribué à l'avance prise de bonne heure par son pays sur ce terrain, ses relations maritimes étaient bien précaires encore à la fin du XVIIIe siècle.

Même avec le continent si proche les moyens de transport sont des plus rustiques, pour les gens comme pour les choses. Le docteur Smollet,

qui nous conte ses traversées en 1777, se plaint aussi fort de Douvres et de Folkestone que de Boulogne et de Calais : le *cutter* qui l'amène en France est une maudite baraque où la cabine est si petite qu'un chien y tournerait avec peine ; les lits, qui rappellent les trous des catacombes où les corps étaient glissés les pieds en avant, sont si sales que seule une extrême nécessité peut forcer d'en user. Parti de Douvres à sept heures du soir, il est à trois heures du matin en vue de Boulogne ; mais le patron déclare que, le vent soufflant de terre, il ne peut entrer au port ; la vraie raison est que le capitaine, « généralement un assez sale coquin », veut surtout économiser 16 shillings de droits à payer.

Aussi Smollet donne-t-il aux voyageurs qui le liront le conseil pratique de « ne transborder sous aucun prétexte. Si l'on vous dit que la mer est basse ou que vous avez le vent dans la figure, répondez que vous attendrez la haute mer ou le vent favorable ». Pour lui, une fois embarqué dans le canot, il doit encore le quitter pour une barque française qui vient à leur rencontre par une mer houleuse à demi pleine d'eau. C'est un droit des marins de Boulogne, il faut en passer par là. Des hommes et des femmes pieds nus transportent, à côté de lui et de sa famille, leurs

bagages jusqu'à l'auberge éloignée de près d'un mille, où tous les lits sont occupés et où il reste deux heures dans une cuisine glacée, en compagnie d'un gentleman écossais qui attendait une occasion de passage. La douane française était de 5 pour 100 sur tout ce qu'on apportait de l'étranger, même le linge usagé. Pour deux douzaines de cuillers d'argent il paie 50 francs de droits. Quant à ses livres, ils sont arrêtés au bureau et envoyés à Amiens, à ses frais, afin d'être examinés par la chambre syndicale, pour le cas où ils porteraient quelque préjudice à l'État ou à la religion.

Au retour en Angleterre, même débarquement à Douvres, sur la plage, sous prétexte qu'on ne peut entrer dans le port ; exactions sur les passagers, combinées entre les marins et les gagneurs de pourboires qui portent séparément les moindres colis, l'un une boîte à perruques, l'autre un carton à chapeau, le troisième une couple de chemises enveloppées dans un mouchoir et se mettent à deux pour un « portemanteau » qui ne pèse pas vingt kilos. Chacun, arrivé à l'auberge, demande une demi-couronne, — 7 francs, — pour sa peine, entourant tous la maison comme une bande de chiens affamés et poussant des cris horribles.

Puis c'est le patron du bateau qui vient se recommander à lui ; « ses gages sont bien faibles », le « pauvre maître espère que les passagers se souviendront de lui, qui ne peut compter que sur leur générosité ». Smollet lui fait remarquer qu'avec seize passagers il n'avait que huit lits dans la cabine, de sorte qu'en cas de mauvais temps la moitié aurait dû coucher sur le plancher. Le tarif, d'une guinée par tête sous Louis XVI, était resté le même sous le Consulat et, bien que la nourriture fût comprise, les conditions du voyage n'avaient guère progressé : car un autre Anglais nous confie, en 1802, qu'il croit devoir se munir de provisions, de crainte que la cuisine du bord ne soit plus sale encore que celle des auberges du continent.

CHAPITRE XXIV

Le Fret Maritime.

80 pour 100 du trafic international s'effectue par mer. — L'Océan rapproche les peuples. — S'il était solidifié, les prix augmenteraient. — En 1913, un demi-centime les mille kilos par kilomètre. — En 1623, 434 navires par an à Marseille; 5000 en 1911. — Commerce de Marseille 49 millions de francs sous Louis XIII; 3 milliards en 1911. — De Perse en France par la Caspienne et la Russie. — D'Orient en France, par Suez puis par le Cap de Bonne-Espérance depuis 1665. — Un projet de canal de Suez à Damiette, sous Louis XIV. — Du Canada en France, par la Russie. — Les Hollandais, commissionnaires universels sur mer, avant les Anglais. — La langue espagnole au XVIIe siècle. — Un fait surprenant est le peu de conséquences économiques de la découverte de l'Amérique pendant trois cents ans. — Insignifiance du commerce des galions d'Espagne. — Les bateaux français pour les Etats-Unis sous Louis XVI. — Assurances maritimes. — Le taux du fret ne paraît pas avoir préjudicié aux échanges. — L'homme futur, prisonnier de la terre. — Comment créer de la distance?

Chacun sait que la plus grande partie, — 80 pour 100 peut-être, — du trafic international

s'effectue par mer. L'Océan rapproche les peuples plus qu'il ne les sépare; s'il était solidifié et traversé par un chemin de fer, les prix augmenteraient et par suite beaucoup d'échanges deviendraient impossibles : une tonne de blé n'aurait pu aller pour 20 francs avant la guerre de New-York à Liverpool. Le fret maritime en effet descendait, il y a cinq ans, à un demi-centime les mille kilos par kilomètre et même au-dessous dans certains cas et sur certaines routes.

Mais le développement de la navigation était de fraiche date : le tonnage des navires entrant en France, qui atteignait 52 millions en 1913, n'était en 1869 que de 11 millions. Si l'on remonte, non plus à cinquante ans, mais à quelques siècles en arrière, on est confondu de la médiocrité des chiffres qui révèlent l'absence de circulation. A Marseille, où entraient en 1911 5.000 navires venant de l'étranger, une statistique de 1633, faite par les officiers de l'amirauté, nous apprend qu'il en venait alors 434 par an, dont 15 d'Alexandrie et du Caire, 8 de Port-Saïd, 10 de Constantinople, 12 de Smyrne, etc. Ce dernier chiffre n'avait pas augmenté jusqu'à la fin du XVIIIe siècle et nous n'étions pas inférieurs aux autres nations ; car si Marseille n'envoyait chaque année à Smyrne, la plus considérable des Échelles du Levant, que

dix vaisseaux et quatre barques ou *polacres*, il en venait de Hollande quatre ou cinq seulement deux fois par an et d'Angleterre cinq à six, convoyés par deux vaisseaux de guerre tous les deux ans.

Le commerce de Marseille, qui s'élevait en 1911 à *trois milliards* et n'était, d'après la valeur attribuée aux chargements, que d'une *quarantaine de millions de francs* sous Louis XIII, avait été jadis plus considérable, au temps où toutes les marchandises de l'Orient venaient par la mer Rouge jusqu'à Suez, de là par caravanes au Caire, où les Français les achetaient des Turcs et des Arabes et les faisaient descendre sur le Nil jusqu'à Alexandrie.

Les envois de Perse traversaient la Turquie à dos de chameaux jusqu'à Alep en Syrie, — voyage de quarante-six jours cher et périlleux. — Notre ministre en Danemark, Deshayes de Courmenin, suggérait de les faire venir par la mer Caspienne à Astrakhan, puis par la Volga et la Dwina jusqu'à Arkhangel ou à Nerva. Là, les Français les achèteraient pour les conduire au Havre. « Il faut savoir, disait-il, si les *impôts réunis* du grand-duc de Moscovie, du roi de Suède à Nerva et du roi de Danemark au Sund, seront plus ou moins élevés que ceux du Grand Seigneur, attendu

que les *frais de port* sont à peu près les mêmes, de Perse en France, par la Turquie ou par la Russie ».

La découverte du Cap de Bonne-Espérance avait ouvert, pour l'Orient, une route plus économique que la France elle-même dut adopter vers 1665, mais non sans regret. « Pour mettre en communication la Méditerranée avec la mer Rouge, écrit vers 1700 Savary, il suffirait de faire un canal de Suez jusqu'au-dessous de Damiette ou jusqu'au lieu le plus proche du Nil, d'où l'on compte environ vingt lieues ; » et l'auteur du *Parfait Négociant* concluait un exposé détaillé de la question par cette phrase, sous Louis XIV, assez prophétique : « Il serait dangereux de rendre ces moyens publics, qui pourront servir dans d'autres temps pour l'avantage de l'État et la gloire de la nation française ».

En attendant, comme notre marine de guerre consistait presque toute en galères sur la Méditerranée et que le trafic de notre flotte marchande sur l'Océan était insignifiant, le commerce des Indes fut peu à peu monopolisé par les Hollandais, qui avaient hérité dans le Nord de l'Europe, depuis le XVIe siècle, l'ancien rang des villes hanséatiques. Les bourgeois du premier ordre, à Dantzig, continuaient de se rendre à la place du

Commerce, l'épée au côté, se prétendant nobles polonais ; mais les affaires leur échappaient. C'étaient les Hollandais, organisés en sociétés anonymes, qui apportaient le sel et le vin de Bordeaux ou d'Anjou, acheté par eux dans nos ports. Il ne venait de France que deux ou trois vaisseaux par an.

C'étaient eux aussi qui allaient en Moscovie chercher pour nous des câbles, des fourrures, non seulement celles du pays, mais aussi celles du Canada, dont les peaux et le poil de castor, destiné à la fabrication des chapeaux, nous arrivaient alors par cette unique voie. « La subsistance des Hollandais, qui à proprement parler, ne sont qu'une poignée de gens réduits en un coin de la terre, écrit le cardinal de Richelieu, est un exemple de l'utilité du commerce. » Intermédiaires universels, ils vendaient de tout à tous, amis ou ennemis, sans souci des hostilités ou des alliances : leur prépondérance commerciale précéda celle de l'Angleterre.

De nos jours, les Compagnies françaises de navigation rédigent *en anglais* les connaissements qu'elles délivrent en Chine et aux États-Unis pour les marchandises à destination d'Europe; tandis que, dans la République Argentine, elles rédigent leurs connaissements *en français*. C'étaient, au

XVIIe siècle, l'espagnol, l'italien et l'allemand que l'on conseillait d'apprendre aux jeunes gens pour les former au commerce; il n'était pas question de l'anglais. D'ailleurs, quoique La Bruyère estime que « l'on ne peut guère charger l'enfance de trop de langues, que l'on devrait, dit-il, mettre toute son application à l'en instruire..., elles sont utiles à toutes les conditions des hommes »; cette recommandation du grand moraliste ne paraît guère suivie de son temps; sans toutefois généraliser le cas d'un sieur Nelson, appointé sur l'état de la maison du Roi, comme « secrétaire-interprète des langues étrangères », qui, dit Tallemant, n'en savait pas une. Les relations avec le dehors étaient si rares que, sauf les peuples immédiatement voisins, tous les étrangers semblaient des barbares; une ambassade du roi de Pologne vient-elle à Paris sous Mazarin, c'est une curiosité que d'aller « voir manger les Polonais, » qui, trouve-t-on, « mangent le plus salement du monde ».

Que la découverte de ce que l'on persistait à nommer les « Indes occidentales » ait eu, pendant trois cents ans, si peu de conséquences pour l'Europe, c'est un fait, si l'on y réfléchit, aussi surprenant que l'avait été la découverte même du nouveau continent. Avec l'Amérique,

en effet, les relations demeuraient presque nulles. Les Espagnols, qui s'en réservaient l'accès, n'y voyaient qu'une cassette pleine d'or et d'argent qu'ils se figuraient pouvoir ouvrir et fermer à leur gré ; tandis que ces métaux précieux filtraient entre leurs mains, trop heureuses de les échanger contre des produits manufacturés par de plus habiles ou de plus laborieux. Leurs galions de Cadix faisaient tout au plus un voyage par an ; ceux qui se rendaient à Buenos-Aires mettaient deux ans à revenir. De même les Portugais accaparaient le commerce du Brésil. Et nous-mêmes, sous Louis XV, nous ne permettions pas à nos vaisseaux de prendre du fret étranger pour nos colonies américaines ; de sorte que, faute de marchandises françaises, ils partaient souvent à vide.

Jamais, disait le duc d'Arschot, les Espagnols ne consentiront à accorder aux Hollandais la liberté du commerce avec le Sud-Amérique ; ils savent que ceux-ci « attireraient à eux tout le négoce, pouvant faire pour cent écus ce que les Espagnols ne sauraient faire pour deux cents ». La Compagnie hollandaise finit par forcer la porte, et c'était à Amsterdam que nous allions acheter, dans les dernières années de l'ancien régime, les marchandises des « Indes Occiden-

tales ». Avec les États-Unis, au temps de la guerre de l'Indépendance, il n'existait d'autre communication régulière qu'un service de 8 paquebots de 400 à 500 tonneaux, partant alternativement une fois par mois du Havre et de Bordeaux.

Sur mer, plus encore que sur terre, au coût des transports s'incorporaient des accessoires, taxes multiples, courtages obligatoires, manutentions, assurances, — pour lesquelles on payait 6 pour 100 de Roussillon en Sicile, 10 à 15 pour 100 de Nantes à Cadix. — Le fret pur, lorsqu'on parvient à le dégager, bien que variant comme de nos jours à de courts intervalles, ne paraît pas avoir, par son taux élevé, fait grand obstacle aux échanges. Peu offert, il était aussi peu demandé; mais puisqu'il était malgré tout plus cher qu'aux temps modernes, on doit admettre que les bateaux manquaient aux marchandises plus que les marchandises aux bateaux. Le *prix* de jadis, l'estimât-on décuple de ce qu'il était avant 1914, s'était beaucoup moins abaissé que ne s'était multiplié le *stock* des marchandises véhiculées sur mer qui, en 1913, valaient trente fois plus, pesaient quarante fois plus et faisaient cinquante fois plus de chemin qu'en 1800.

Cependant, au point de vue des tonnes, *sans*

tenir compte des kilomètres parcourus, les bateaux ne débarquaient pas dans nos ports le quart de ce que déplaçaient, il y a cinq ans, nos chemins de fer à l'intérieur. En fait de circulation, l'Océan est vassal de la terre ferme et le paquebot dépend de la locomotive. Le premier ne peut apporter qu'autant que la seconde emporte sur ses rails.

Il est curieux que les moyens de transport du XIXe siècle aient pu créer aux États-Unis la population et la production sur des territoires déserts ; tandis que jadis, en Europe, avant la vapeur et les chemins de fer, la population et la production existantes n'auraient pu créer, avec leur outillage restreint, des transports très intensifs, eussent-elles même nolisé une puissante marine de voiliers correspondant, sur le continent, à une viabilité abondante et bien entretenue : tel n'était pas d'ailleurs le cas de la France, où les grandes routes ne furent construites que de Louis XV à Napoléon, où les chemins vicinaux ne furent commencés que sous Louis-Philippe.

Les générations futures verront sans doute les communications, un instant paralysées par la guerre actuelle, non seulement reprendre très vite leur cours, mais atteindre d'âge en âge un degré de fréquence, de rapidité et de bon marché

dont nos contemporains n'ont pas idée. De nouvelles forces y aideront; c'est un mouvement auquel on ne peut assigner de fin, dont les conséquences sur le commerce et l'industrie, partant sur le bien-être général, sont incalculables. Mais quand on se parlera d'un bout du monde à l'autre, à mesure que l'on se déplacera et que l'on s'enverra, très vite et presque pour rien, des idées et des marchandises, le monde paraîtra de plus en plus petit. L'homme circonscrit en des limites jadis reculées et qui, d'indéfiniment lointaines qu'elles étaient, lui deviendront toutes proches, l'homme, voyant partout des bornes, se sentira prisonnier de la terre.

Il percevra l'exiguïté de sa planète; il en sera stupéfait, puis désolé et peut-être inconsolable. La cage sera la même mais les barreaux seront plus visibles. Animal encagé, il tournera sans trêve autour de son globe rétréci, comme un écureuil sur sa roue. « Il n'y a plus de distance, disait triomphalement le temps présent. — Hélas! dira peut-être piteusement le temps futur, il n'y a plus de distance! » Et comment faire, après avoir créé de tout, pour créer de la distance, pour allonger l'espace?

FIN

TABLE DES MATIÈRES

Pages

PRÉFACE 1

Quelle est l'importance de nos conquêtes ? — Notre vitesse comparée à celle du courant électrique. — Le plaisir de ceux qui passent et de ceux qui demeurent. — La rapidité de transmission n'a pas augmenté la qualité et le nombre des « idées ». — Les grands courants d'autrefois : la Révolution française s'est accomplie très vite sans moyens de transports. — Pour les voyageurs et les correspondances, le résultat des organismes nouveaux n'est pas proportionné à la valeur propre des découvertes géniales en cette matière. — La révolution la plus profonde est celle de la mobilité nouvelle des marchandises, hier inertes et attachées au sol. — Le développement récent des communications profite surtout aux classes populaires. — Cependant le « progrès » en général n'agit pas nécessairement en faveur de la foule. — L'évolution des moyens de transport, jusqu'au milieu du XIXe siècle, cinquante ans après la Révolution, avait *accru* plutôt que *diminué* l'écart entre les conditions. — Nouvelle preuve que la liberté politique ou les succès militaires sont indépendants des phénomènes économiques.

Pages

CHAPITRE I. — **Les Routes du moyen âge, pistes ou sentiers** 13

Les routes romaines de l'ancienne Gaule. — Leur solidité et leurs travaux d'art. — Elles bravèrent l'incurie pendant des siècles; puis, usurpées, démolies, vendues, elles s'effacèrent sur le sol. — — Sens que nos aïeux donnaient au mot « route » piste, en terrain varié. — Sécurité prime commodité. — « Guide des chemins de France » en 1553. — « Forêt dangereuse ». — La maréchaussée. — Un guide du bois de Vincennes à Saint-Denis, » en 1479. — Les routes « rhabillées ». — Douze heures pour faire six lieues. — Une statue de Louis XIV attend 21 ans sous un hangar. — Démontage des voitures pour la traversée des Alpes. — Réaumur raccourcit les essieux des petites roues.

CHAPITRE II. — **Les Ponts** 23

Ponts pieux du moyen âge. — « Frères Pontifes », « sœurs maçonnes ». — Construction défectueuse. — Le pont de Bergerac de 1444 à 1835. — Rareté des ponts en pierre. — Ponts de bateaux et bacs. — Mansart. — Le pont de Moulins parti pour Nantes. — Les routes changent de tracé par suite d'écroulement de ponts. — Chemin suivi d'Auvergne en Artois, par les habitants de Montferrand, transportés à Arras (1479). — Les pavés de Gand allant (1782) à Brest par Vieux-Condé, Pont-sur-Seine, Paris, Orléans et Nantes. — Bagages de Boulogne-sur-Mer à Nice, par Bordeaux, Toulouse et Cette.

CHAPITRE III. — **La création des routes modernes, au XVIIIe siècle** 34

Au minimum de viabilité correspond, jusqu'à la Renaissance un minimum de réparations. — On

Pages

« accoutre » les chemins trop dangereux. — Rôle des paroisses riveraines. — 300 kilomètres de routes, dans la forêt de Fontainebleau, pour les chasses de Louis XIV. — Sully ne réussit pas à créer une voirie. — Le budget des Ponts-et-Chaussées en 1640. — Au XVIIIe siècle, sous Fleury, on décrète la levée en masse des bêches et des pics. — Six jours de corvée par mois. — Les « corvistes » récalcitrants sont emprisonnés. — La propriété réquisitionnée avec autant de sans-gêne que le travail. — On veut les chemins aussi droits que possible. — En 1775, on commence à paver la grande avenue au milieu des Champs-Elysées. — A la campagne, on voie les pavés; jusqu'en 1785 les ordonnances défendent de dépaver les routes pour s'approprier la pierre. — Procédés administratifs pour économiser le transport. — Fossés et plantations en bordures. — Nouveauté des « alignements », de la largeur uniforme des routes. — 14 mètres aux grands chemins. — Routes de traverse ; « chemins finerots ». — Lacunes fréquentes dans les chaussées des routes postales jusqu'à la Révolution.

CHAPITRE IV. — **Vitesse moyenne et durée des voyages** 45

Rareté des déplacements. — Les « records » des chevaucheurs; 210 kilomètres en 30 heures; 530 kilomètres en 48 heures au XVe siècle. — Rapidité de transmission de certaines nouvelles. — Etapes ordinaires de 50 kilomètres par jour en été pour les messagers à cheval. — De Nîmes à Paris le délai est de six semaines (1560). — De Toulouse à Paris, 15 jours (1558). — De Paris à Troyes, 4 jours 1/2 (1511). — De Paris à Madrid, 20 jours au XVIIe siècle ; le courrier diplomatique, « à franc étrier », tenu de faire le trajet en dix jours. — La vitesse augmente vers la fin du XVIIIe siècle. — Le Roi fait 12 kilomètres à l'heure

Pages

dans ses déplacements. — La vitesse de Choiseul ; il met onze heures d'Arras à Paris en berline. — De Paris à Lyon, en « carrosse » public, par le *Bourbonnais*, 10 jours, avant 1775 ; 5 à 6 jours depuis 1775 par la *Bourgogne* ; 4 jours depuis 1810 en marchant jour et nuit ; 3 jours sous Louis-Philippe ; en 1913, par le rapide, 6 h. 20 minutes.

CHAPITRE V. — **Le prix des voyages à pied ou à cheval** 56

De Paris à Lyon, en 1913, le billet coûtait 57 francs en 1re classe, 25 francs en 3e classe ; sous Louis XV, 185 francs en diligence, non nourri, 117 francs en « guimbarde ». — Les 30 kilos actuels de bagages, en franchise, payés 42 francs au XVIIe siècle. — De Paris à Lyon, pour voyager en poste, 500 francs en 1770. — Variations des prix d'autrefois suivant la qualité des voyageurs, la rapidité, les frais d'auberge. — 4.200 fr. en 1520, pour les frais d'un courrier de Bruxelles à Naples ; 1.170 francs de Paris à Rome en 1760. — Dépense supplémentaire des voyages au moyen âge : l'escorte, la *sécurité*. — Différences dans les prix de voyage, résultant de la *rapidité* ; l'écart augmente jusqu'aux temps modernes. — Même par eau, les déplacements sont chers : 75 francs de Mayence à Cologne en 1521.

CHAPITRE VI. — **Les chevaux de louage et les messagers convoyeurs** 62

Les mulets tiennent grande place au moyen âge ; leur usage décroît au XVIIe siècle. — Le cheval, de nos jours, a changé de propriétaire et de métier. — C'est une récente conquête du peuple. — L'effectif de la race chevaline a sextuplé. — La France devait jadis importer les meilleurs sujets de selle ou d'attelage. — Animaux squelettiques

Pages

qui ont disparu ; les *Aurlotiers*. — Très petite taille des chevaux communs d'autrefois. — Les « bêtes folles ». — Chevaux de charrettes et fourgons. — Chevaux de troupe. — Chevaux de louage tenus à un minimum de 46 kilomètres par jour. — « Chevaux de retour ». — Prix du louage, compris le postillon. — Messagers dits « de l'Université ». — « Messagers royaux », assermentés (1575), cautionnés, pourvus d'un monopole. — Ils sont tenus de partir périodiquement. — Ils organisent des voyages à prix fixe pour une clientèle disciplinée en caravanes. — Leur compagnie ne convient point à qui voyage par plaisir et curiosité. — Procès avec les « courriers » de la poste, leurs rivaux. — Ils subsistèrent, malgré la multiplication des diligences, jusqu'à la fin du règne de Louis XV.

Chapitre VII. — **Coches d'eau et diligences avant Turgot** 76

Incommodité et lenteur des véhicules. — La litière de cérémonie et de voyage. — Litières de 8 200 francs pour la Comtesse d'Artois et de 40 francs pour le curé de Domfront, dans le *Roman Comique*. — Litière d'Anne de Boleyn de 46 000 francs. — « Chars » seigneuriaux du XIVe siècle. — « Chariots branlants », à caisse suspendue par des lanières. — Apparition du coche au XVIe siècle, le coche de Henri III. — Le carrosse ; il permet de trotter. — Les premiers carrosses du temps d'Henri IV. — Projets de carrosses « sans chevaux », en 1645. — Invention peu viable. — Société par actions des « Coches et carrosses de Rouen » (1643). — Les Coches d'Eau. — Les Péages, sur les fleuves, faisant obstacle à ces entreprises. — Barrages royaux sur la Seine. Les bateaux à voyageurs, du Havre à Montereau, subsistèrent jusqu'au milieu du règne de Louis-Philippe. — Bateau *maire* et *allèges* sur

Pages

la Loire. — Bateaux sur la Gironde et la Garonne. — « Bateaux de poste ». — Le canal de Briare. — Les « cabanes » flottantes de Roanne à Orléans. — De Chalon à Lyon, par la Saône. — La « diligence d'eau », mal odorante sur le Rhône. — Quatre jours de Béziers à Toulouse sur le canal du Languedoc. — La Fontaine dans le carrosse de Poitiers. — Galiote, gondole, patache, *cabas* ou *carabas*.

CHAPITRE VIII. — **Les diligences et turgotines jusqu'au XIXe siècle** 91

Conflits des diverses entreprises de transport les unes avec les autres. — Les concessionnaires de coches : Hôtel-Dieu, Duc d'Orléans, Pères de la Mission, Religieuses Carmélites, etc. — Les « Carosses suivant la Cour ». — Intransigeance des monopoles. — 216 francs d'amende à un voiturier pour avoir conduit 3 personnes de Paris à Saint-Germain. — Turgot met fin à ces procès en supprimant toutes les entreprises particulières (1775). — Un million et demi de francs de produit net en 1765, contre 1.700 millions de produit global des chemins de fer en 1913. 12 millions 200.000 francs en 1788. — Au XVIIe siècle, une voiture hebdomadaire pour les plus grandes villes. — A la veille de la Révolution, diligence quotidienne pour Lyon ; deux fois la semaine pour Bordeaux. — Turgot fait atteler les chevaux de poste aux diligences. — On demande 5.800 chevaux : les marchands ne croient pas qu'il y en ait autant de disponibles dans tout le royaume. — Les frais de traction d'une diligence à 6 chevaux représentaient 2 fr. 10 par kilomètre. — Deux cavaliers de maréchaussée escortent la diligence de nuit dans les forêts. — — 8 kilomètres à l'heure exigés. — Turgot est acccusé de perdre les auberges de France en multipliant les voyages rapides. — En 1778,

Pages

27 trains par jour offrant 270 places, en 1824, 300 voitures pouvant contenir 3.000 voyageurs. — Sous Louis-Philippe, les chemins de fer transportent 1 million de voyageurs à 100 kilomètres ; en 1911, 179 millions de voyageurs à 100 kilomètres. — Le coût des places avait diminué des neuf dixièmes.

CHAPITRE IX. — **Les Chaises de Poste** 105

De Paris à Neuchâtel, en Suisse, en chaise à porteurs. — Les carrosses à six chevaux. — Voyages de Mme de Sévigné, à Dol, ou en carrosse sur la Loire. — « Une dame très honnête voudrait trouver une place pour aller à frais communs, à Poitiers ou à La Rochelle. » — Le sens originaire du mot « postes », relais de chevaux. — Commodité gouvernementale et police diplomatique. — « Stations de gîte ». — Brusquet, le bouffon de Henri II, « capitaine » de cent chevaux, loués 10 francs par jour. — 241 maisons de poste en 1584. — L'invention de la « chaise » (1665) permet de ne plus « courir la poste » à franc étrier. — « Bidets » et « malliers ». — « Chaise de Crénan » dépassée par le « Soufflet ». — Défense de voyager à deux, « ce qui causerait la ruine des chevaux ». — Un « abus » consistant à faire atteler à des « berlines » quatre chevaux de poste, est flétri par ordonnance de 1705. — Les prohibitions se renouvellent jusqu'en 1725. — 50 kilos de bagages. — Défense de donner des chevaux sans « billet ».

CHAPITRE X. — **Le voyage en poste ; maîtres, chevaux et tarifs** 114

Les maîtres de poste du XIXe siècle, avant les chemins de fer. — Leurs prédécesseurs sous Louis XIII. — Une heure et demie, l'hiver, pour 2 lieues. — Statistique des chevaux de poste en

Pages

1702. — Ecuries peu garnies ; postes de 2 chevaux. — Maîtres de postes honoraires. — « Brûler un relais ». — Le « briska ». — Le « Courrier de Lyon ». — Rôle de la poste dans les romans du XVIIIe siècle. — Les postillons ont droit au milieu de la chaussée. — Tarif variable, le « livre de poste », les « Amadis » ou « Solitaires ». — Cabriolets à « cul de singe ». — *Dormeuses*, *birouches*. — Le cheval que l'on paie toujours et que l'on ne voit jamais. — « Doubles guides » pour le galop. — La famille Smollet, en poste de Paris à Lyon.

CHAPITRE XI. — **Les Auberges et Hôtelleries** . . . 123

Prix des bons hôtels à Lyon, sous Louis XV. — 75 francs par jour pour un ménage. — Opinion d'Erasme, au XVIe siècle, sur les auberges de France et d'Allemagne. — Montaigne et Mabillon en Suisse. — Jugements contradictoires. — « Maisons d'étrangers » sous la Révolution. — « La belle hôtesse a pratique avec des garnements. » — La France « patrie des étrangers ». — 8 francs à Tours, pour le petit déjeuner en 1784. — 400 punaises à l'hôtel Saint-Julien, à Nantes. — Le patron de l'hôtel d'York à Paris, fait danser ses domestiques pour divertir les voyageurs. — Les lits inférieurs en nombre à celui des hôtes. — Nécessité de coucher avec des inconnus. — Le « mauvais coucheur ». — Les auberges de France d'après Locke au XVIIe siècle et Arthur Young au XVIIIe siècle. — « Si vous étiez venu, il y a seulement trois semaines, citoyen, vous auriez eu de la moutarde. » — « On loge à pied et à cheval. » — Les « Baigneurs ». — L'écart augmente entre les hôtelleries de luxe. — Prix des repas et des chambres, au moyen âge et aux temps modernes. — Hôtel du *Pont-sans-Pareil*, de *Toscane*, de *Courlande*. — Appartements à 520 francs par semaine.

Pages

CHAPITRE XII. — L'accueil fait aux voyageurs . . . 125

« Qui entre qui ne voyage pas aujourd'hui ? » dit-on sous Louis XVI. — M. et Mme Crudock à l'Opéra. — Droit d'emporter autant d'eau que le cavalier le peut, à travers champs. — On va voir souper à Troyes, les envoyés de Rio. — Les trois « voyages » de Gui Patin. — Louis XV va montrer la mer (1742) à Mme de Pompadour et au ministre de l'Intérieur qui ne l'ont jamais vue. — Pas de poisson à Dieppe. — Mercier rapporte 14.000 francs par an à son prince. — Les pirates au long de la Riviera. — Le poète Regnard, vendu 5.000 francs. — Voyageurs enfermés en Espagne dans leurs chambres ; couples, dérangés au lit, pour justifier de leur mariage.

CHAPITRE XIII. — Le Port des lettres jusqu'à Louis XIII 141

On écrit plus qu'on ne voyage. — La circulation des lettres a modifié les conditions de la vie plus que le déplacement des personnes. — Coureurs « fieffés » et héréditaires du moyen âge. — Messagers de pied et chevaucheurs privés des riches. — Ils sont payés à forfait, 18 francs par jour pour 55 kilomètres. — 5 à 10 francs par jour pour les messagers de pied. — 30 francs par jour payés par Orléans (1429) au temps de Jeanne d'Arc. — Un port de lettres de plusieurs mille francs. — Les messagers de l'Université. — 36 francs payés à l'année en 1615 par un bourgeois pour correspondre de Troyes avec Paris. — Les messagers bouchers de Strasbourg. — Les chevaliers maîtres-de-poste de l'Allemagne du Nord. — Les « Vat-à-pied » municipaux. — Leur condition sociale. — Leur traitement variable. — Corporation des 14 de Toulouse. — Concurrences interdites. — Les habitants de Saint-Malo s'opposent à la création d'un courrier pour Fougères.

Pages

CHAPITRE XIV. — **Les lettres confiées aux fermiers des postes** 150

Le port des lettres n'eut rien de commun avec les postes, jusqu'à Louis XIII. — Pierre d'Alméras *permet* aux courriers officiels de se charger des dépêches du public. — L'adjectif « ordinaire » devient un substantif. — Premier tarif de 1625. — Jérôme de Nouveau. — Louvois réunit au domaine royal les *postes intérieures*. — Il exploite à son profit personnel les postes dites *étrangères*. — Les fermiers généraux des postes, Louis Rouillé et Léon Pajot. — Leurs débuts : leur dynastie qui se maintint 70 ans. — La poste, au lieu d'*accepter* les lettres, les exige ; son monopole. — Les messagers disparaissent. — Louis XIV se fâche contre Louvois. — Le roi fait la besogne d'employé supérieur. — Produit des 115 bureaux des postes étrangères, comprenant une douzaine de départements français en 1693 : 3.580.000 fr. — 31.000 francs de ports pour le bureau de Versailles.

CHAPITRE XV. — **Le Cabinet noir et les lettres chiffrées** 159

Le « Secret de la poste » au XVIIe siècle. — « Cabinet noir » au XVIIIe. — Aux archives nationales, dans « l'armoire de fer » sont les « Lettres privées, copiées dans les bureaux de la Poste », sous la Restauration, en 1818-1819. — La soustraction des lettres par l'Etat sous le cardinal de Richelieu. — Encres sympathiques et alphabets mystérieux. — Chiffrage des lettres ; divers procédés employés. — Langage allégorique. — Déchiffreurs attitrés ; Antoine Rossignol. — Il est pensionné de 60 000 francs. — « Règles assurées et infaillibles pour déchiffrer et lire ce qui sera écrit par figure. » — Manière de chiffrer par lettres et points, par le carré, le triangle ou l'octogone. —

Pages

Les chaînes et grilles changées chaque fois. — Le « service du secret ». — Le pama, à base de vif argent pour enlever la cire. — La duchesse d'Orléans se plaint que la poste ouvre mal ses lettres et les livre avec trop de retard. — « Ce crapaud de Tancy. » — Le cabinet noir, par ses « extraites » irresponsables devient un coupe-gorge. — Louis XV « garde le secret aux dames ». — Discrétion des commis.

CHAPITRE XVI. — Le nombre des lettres depuis Louis XIV jusqu'à Napoléon 169

Nombre restreint des courriers. — Pour l'Angleterre, jusqu'en 1634, 3 messagers français et 3 anglais. — 10 ou 12 jours de Paris à Londres. — 110 lettres par jour, en 1692, de France en Angleterre, ou 40.000 par an. — En 1913, 17 millions et demi. — Pour Rome, 40 lettres par jour en 1700. — En 1913, de France en Italie, 7 millions par an. — Paris a 8 boîtes à lettres en 1716. — Les lettres ne pèsent guère que 4 à 5 grammes. — Poids concédé à la « lettre simple » 7 grammes et demi. — La « lettre simple » paie, en 1701, 1 franc pour Lyon et Calais; 1 fr. 20 pour Marseille, 1 fr. 70 pour Strasbourg, 83 centimes pour Nancy. — Les tarifs ne sont pas toujours appliqués. — Suppléments pour les « droits de traverse » du piéton hebdomadaire. — 3 francs pour une brochure, de Paris à Montmorency, sous Louis XV. — Les « franchises » atteignent encore plus du quart de chaque ordinaire sous le Consulat. — Abonnements avec les maîtres des postes. — Les facteurs marrons. — Articles d'argent ; envois de fonds. — Les lettres chargées. — Droit de 5 p. 100 ; minimum de perception, 2 francs. — En 1891, le total annuel des mouvements d'argent ne monte encore qu'à 22 millions de francs ; en 1913, 9 milliards de francs.

Pages

CHAPITRE XVII. — **Le Budget et le Personnel des postes sous l'ancien régime** 181

Les bureaux loués à des sous-fermiers. — Celui du Nivernais rapporte 38.000 francs en 1700. — Gages des employés : 570 francs en moyenne ; de 180 à 7.000. — « Lettres en déboursés ». — « Lettres en rebut. » — Plis taxés à l'arrivée. — En 1783, le bail de la ferme est de 11 millions de francs. — Les Rouillé-Pajot se partageaient le bénéfice. — Leur bail est brusquement résilié par le Cardinal de Fleury. — La poste est mise en régie. — Le revenu net des postes monte à 15.600.000 francs en 1758, à 23 millions en 1790. — La place du régisseur Grimod de la Reynière vaut 400.000 francs. — Le produit *net* actuel (1913) est de 46 millions, mais le produit *brut* est de 370 millions au lieu de 33 millions en 1791. — Pour l'ancien régime, les postes étaient surtout un impôt. — La Révolution, en dix ans, double l'importance du service ; le chiffre des kilomètres parcourus passe de 7 et demi à 15 millions. — Jusqu'au milieu du règne de Louis-Philippe, nombre de petites villes se passent de bureau de poste. — La distribution est hebdomadaire dans les campagnes. — La commune, qui n'en voulait pas plus en 1832, a besoin de 9 facteurs en 1910.

CHAPITRE XVIII. — **Le télégraphe aérien** 189

Canons de 2 en 2 lieues, de Francfort à Paris, pour annoncer une nouvelle, en 1742. — Pigeons voyageurs en Orient. — Le télégraphe du jardin du Luxembourg en 1690. — L'invention d'Amontons. — Le « tachygraphe » ou « télégraphe » de Chappe (1791). — Expériences de Ménilmontant. — Première ligne de Paris à Lille. — 196 positions. — 2 signaux par mot. — Vocabulaire de 1795 : 8 464 mots usuels. — 14 kilomètres entre

Pages

les stations. — La première dépêche du 15 Fructidor an II. — Jalousie de cette invention à l'étranger. — Difficultés d'argent. — Efforts héroïques de Chappe. — Lignes de Paris à Strasbourg, Brest, Milan. — Développement de 4.000 kilomètres en 1852, lorsque le télégraphe optique disparut.

CHAPITRE XIX. — **Le transport des marchandises — 1.300 tonnes par tête à un kilomètre** 196

En 1913, chaque Français faisait transporter 1.300 tonnes par an à un kilomètre, soit 13.000 kilos à 100 kilomètres. — 50 milliards de tonnes kilométriques sur terre ou sur mer pour 39 millions de Français. — Création récente de ces transports. — Comparaison du poids des lettres et des voyageurs à celui des marchandises. — Les voyageurs en chemins de fer représentent 1.400 millions seulement de tonnes kilométriques. — Les marchandises 24 milliards de tonnes. — Le tarif du chemin de fer comprend l'entretien de la route. — Charge moyenne de 2.000 tonnes par kilomètre et par jour, sans compter le véhicule. — La plus humble famille ouvrière ou paysanne use journellement de produits venus des quatre parties du monde. — Café, sucre, morue, pétrole, bougie, fer, poutres, chanvre, coton, laine, papier, nitrates du Chili, phosphates d'Afrique, etc. — Toute la civilisation moderne repose sur la révolution des transports de marchandises. — Jadis, la ruine des producteurs ne profitait pas aux consommateurs. — Aujourd'hui, les premiers vendent plus cher ; les seconds achètent meilleur marché.

CHAPITRE XX. — **Le coût des transports sur routes, du moyen âge à Louis-Philippe** 206

Le tarif de la « petite vitesse » depuis sept siècles.

Pages

— Les prix de port de la tonne de mille kilos par kilomètre. — Le gros charroi est libre. — Les colis « portés au trot » sont réservés aux Messageries royales. — Monopole pour les paquets inférieurs à 25 kilos. — Taxes officielles de ce que nous nommons « Colis postaux ». — De Paris à Lyon ou Bordeaux 7 fr. 50 par 5 kilos sous Louis XVI. — Prix exorbitants du moyen âge pour les petits colis. — Ils représentent les frais de voyage d'un exprès. — Variations brusques des anciens tarifs à quelques années d'intervalle. — « Commissionnaires. » — « Entrepreneurs par la voie des rouliers. » — *Une main* pour indiquer la fragilité. — Les avaries de transport et les procès pour indemnités — 0 fr. 73 à 1 fr. 86 pour le tonne de blé, par kilomètre. — Sous Louis XV, de Paris à Lyon 1 fr. 10 par kilomètre. — Noyé dans la boue. — Les frets de retour. — Manque de chevaux. — Les « roussatis » du Midi. — Elargissement des bandages de roues au commencement du XIXe siècle. — Le roulage sous Louis-Philippe.

CHAPITRE XXI. — **Les transports par rivières ou canaux** 219

Au moyen âge, de 6 à 60 centimes la tonne kilométrique pour les transports fluviaux. — Aux temps modernes, de 14 centimes sur la Loire à 30 centimes sur la Garonne. — Moyenne de 21 centimes autrefois, de 1 centime aujourd'hui. — Rivières françaises raccourcies de 1.300 kilomètres depuis 25 ans. — Disparition des trains de bois; 18 tonnes de bois flotté sur 1.000. — Les temps féodaux respectent le lit des fleuves. — Projet de la Seine canalisée autour de Paris, sous Henri IV. — Canaux de Briare et du Midi — 200.000 tonnes entre Bordeaux et Toulouse, par eau, en 1847 ; 25.000 par terre. — Le « plan Freycinet »; longueur quintuplée des canaux. — Les

Pages

vieux de Colbert. — 3 millimes de fret sur le canal de Saint-Quentin en 1913.

CHAPITRE XXII. — **Péages et taxes sur le port des marchandises** 226

Abolition des péages en 1889. — Au XIXe siècle, routes et ponts sans péages ; aux temps féodaux des péages et pas de routes. — Les ventes et locations des péages, rapprochées de leur tarif, révèlent l'état de la circulation. — Influence des « maltôtes » sur la direction des routes. — Chemins en apparence déraisonnables, les marchands « s'en vont par ailleurs ». — Exactions de ces douanes privées. — Suppression au XVIIIe siècle des « travers » ou « coutumes » sans titres. — Résistance des propriétaires. — La matière imposable leur échappe peu à peu ; messagers, coches, postes sont exemptés. — Obligation, jusqu'en 1788, pour les bateaux, d'aller décharger à Rouen des marchandises destinées au Havre. — Entraves aux transactions, de la part des vendeurs pour se réserver la clientèle locale. — Tendance des acheteurs à susciter la concurrence du dehors.

CHAPITRE XXIII. — **Les transports internationaux** . 234

Les traités de commerce du moyen âge. — La voie maritime et ses dangers. — Les Barbaresques dans la Méditerranée. — Le protectionnisme à rebours : droits de sortie. — Il est pratiqué par la plupart des nations d'Europe. — Les Anglais introduisent, au XVIIe siècle, des tarifs différentiels contre les vaisseaux étrangers. — Goût de l'aristocratie britannique pour les « affaires ». — Relations maritimes bien précaires encore au XVIIIe siècle. — Les douanes françaises. — La traversée de la Manche, ses tarifs et ses hasards sous Louis XV et sous le Consulat.

Pages

CHAPITRE XXIV. — Le Fret Maritime 241

80 p. 100 du trafic international s'effectue par mer. — L'Océan rapproche les peuples. — S'il était solidifié, les prix augmenteraient. — En 1913, un demi-centime les mille kilos par kilomètre. — En 1633, 434 navires par an à Marseille ; 5.000 en 1911. — Commerce de Marseille 40 millions de francs sous Louis XIII ; 3 milliards en 1911. — De Perse en France par la Caspienne et la Russie. — D'Orient en France, par Suez puis par le Cap de Bonne-Espérance depuis 1665. — Un projet de canal de Suez à Damiette, sous Louis XIV. — Du Canada en France, par la Russie. — Les Hollandais, commissionnaires universels sur mer, avant les Anglais. — La langue espagnole au XVIIe siècle. — Un fait surprenant est le peu de conséquences économiques de la découverte de l'Amérique pendant trois cents ans. — Insignifiance du commerce des galions d'Espagne. — Les bateaux français pour les États-Unis sous Louis XVI. Assurances maritimes. — Le taux du fret ne paraît pas avoir préjudicié aux échanges. — L'homme futur, prisonnier de la terre. — Comment créer de la distance ?

4036-5-12. — PARIS. — IMP. HEMMERLÉ & Cie
Rue de Dantzic, 2, 4 et 6 bis.

159847
Avenel, Georges, vicomte d'
L'évolution des moyens de transport.

EcT
A9513ev

NAME OF BORROWER.

University of Toronto
Library

DO NOT
REMOVE
THE
CARD
FROM
THIS
POCKET

Acme Library Card Pocket
Under Pat. "Ref. Index File"
Made by LIBRARY BUREAU